DE AUTO

Opgericht 1903

Nummer 44
31 okt. 1957
54e Jaargang

Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club



VOOR HET TE LAAT IS!

Vul NU Esso Anti-Vries bij

Morgen kan het te laat zijn. Want één nachtvorstje kan het koelwater in een onbeschermd koelsysteem al veranderen in IJS.

Vul VOLDOENDE Esso Anti-Vries bij

Ook tegen zeer strenge vorst moet het koelsysteem beschermd zijn. Wij kennen temperaturen van -20° C. en lager.

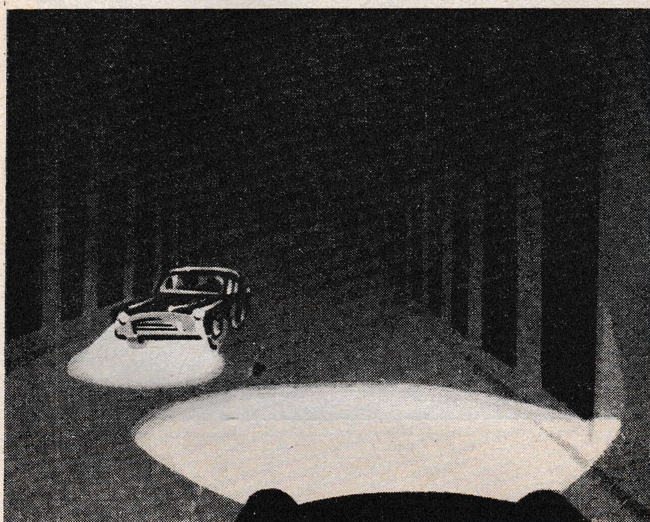


- verdampt niet
- verstopt de radiateur niet
- voorkomt roestvorming
- tast lakwerk niet aan
- is volkomen reukloos

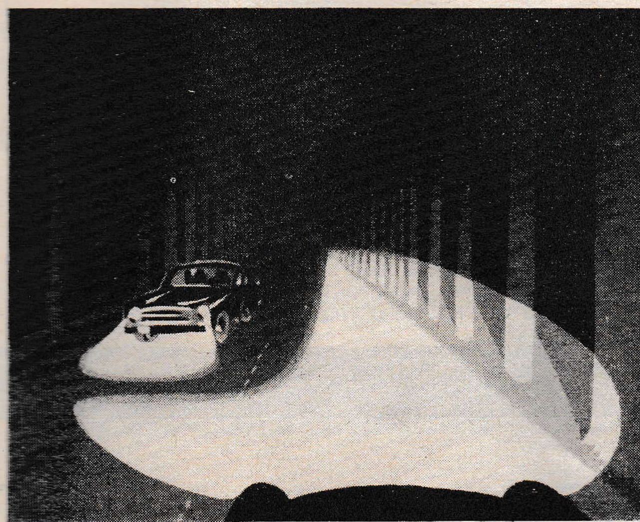


MET ESSO BENT U BETER UIT

Méér veilig licht op eigen weghelft door Philips DUPLO-D autolamp met asymmetrische dimbundel



oud systeem | De gevaarlijke donkere muur juist vóór en tijdens het passeren van tegenliggers.



nieuw systeem | Ondanks gedimd licht toch voldoende zicht op het eigen weggedeelte en de rechterberm.



De Philips „duplo-d" autolamp geeft gedimd licht op de linker weghelft - maar werpt een veilige lichtpiek vooruit op het eigen weggedeelte en op de berm, zonder tegenliggers te verblinden. Dat is ongewoon nieuws! Wèg bermvrees, wèg passeerangst. Onverlichte obstakels - de „duplo-d" autolamp ziet ze op grotere afstand. Dit is ronduit Veilig Verkeer In De Praktijk. Automobilisten, uw veiligheid eist dat uw wagen asymmetrische verlichting krijgt. Spreek er uw garagehouder zo gauw mogelijk over aan! Hij zal u ook gaarne inlichten over de toe te passen speciale reflectoren.



PHILIPS DUPLO

Philips - pioniers voor al uw auto-lampen, van nu èn van de toekomst!

No. 44
31 oktober 1957
54e jaargang
Verschijnt wekelijks

DE AUTO

Opgericht 1903

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL CLUB

Hoofdredacteur: J. C. WARNING. Redactie-adres: K.N.A.C., Sophialaan 4, 's-Gravenhage, telefoon 184130*. Uitgave BOOM-RUYGROK N.V., Uitgevers- en Drukkersbedrijf, telefoon 17450, giro 37758, Gedempte Oudegracht 138, Haarlem. Abonnementsprijs f 15,— per jaar Losse nummers f 0,40, België 7½ frank. Leden van de K. N. A. C. ontvangen „De Auto" gratis. Advertentie-opgaven te adresseren: Administratie „De Auto", Gedempte Oudegracht 138, Haarlem. Vertegenw. van de afdeling advertenties voor Groot-Brittannië: Joshua B. Powers Ltd., 14 Cockspur Street, Londen S.W. 1. Voor de Verenigde Staten en Latijns Amerika: Joshua B. Powers Inc., 345 Madison Avenue, New York 17. Voor België en Luxemburg: Agence Havas Belge, 15, Bd. Adolphe Max, Brussel. Bijkantoren te Antwerpen: Quellinstraat 12. Charleroi: 13, rue Dampremy. Gent: Korte Dagsteeg 23. Luik: 22, bd. de la Sauvenière. Luxemburg: 86, Grand Rue. Voor Frankrijk: E. Borel, 39 Rue de Douai. Paris. IXe.



De dag van het optimisme

De vijftiende Wegverkeersdag van de K.N.A.C. is achter de rug. Op de volgende pagina's vindt u het verslag van wat vorige week vrijdag in het Scheveningse Kurhaus is besproken. Op deze pagina enkele indrukken.

Vele deelnemers hebben ons doen blijken van hun waardering voor wat deze Wegverkeersdag bood; zó vele dat wij de adhaesiebetuigingen als iets méér dan vriendelijke complimenten menen te mogen zien. Ook wij van het K.N.A.C.-secretariaat zijn zo vrij de overtuiging te koesteren, dat de vijftiende Wegverkeersdag een goede dag was. Niet zozeer vanwege het grote aantal en het important gehalte der aanwezigen, niet zozeer, omdat alles het gewenste verloop had, maar in het bijzonder, omdat de 25ste oktober zoveel vertrouwen heeft geschonken in de mogelijkheden tot oplossing van een aantal knellende problemen. Dit was de dag van het optimisme. Niet van een optimisme, dat de toehoorders werd aangepraat door vertegenwoordigers van Utopia, maar waartoe werd opgeroepen door mannen met grote werkelijkheidszin, met groot gezag, met grote onderlegdheid.

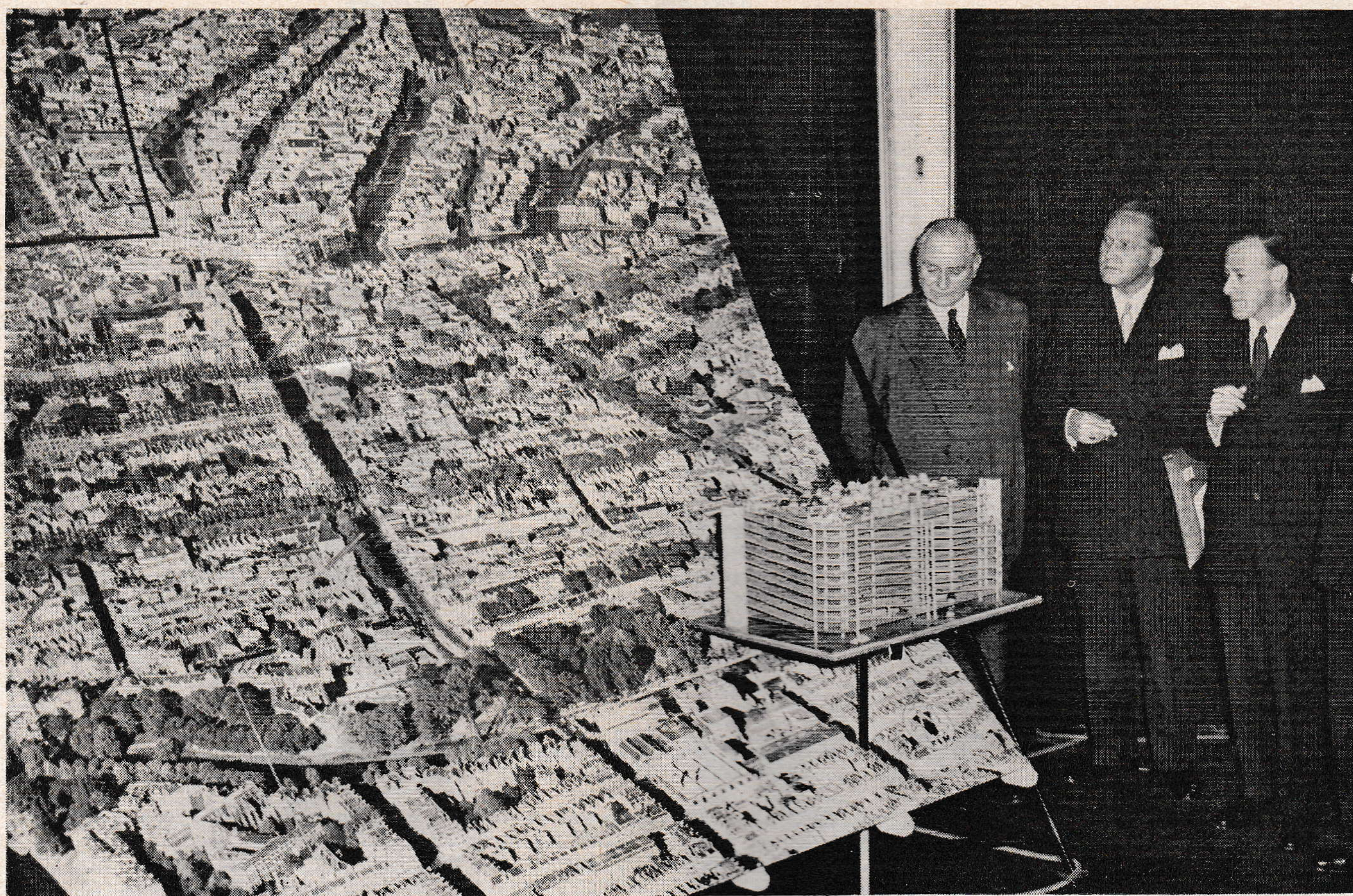
Daar was drs. Van der Beugel, de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, die betoogde dat de Nederlandse verkeers- en vervoerssector de Euromarkt met vertrouwen tegemoet mag zien. Daar was prof. Baschwitz, die tot voor kort massapsychologie en perswetenschap doceerde aan de Universiteit van Amsterdam, en die nu vanuit zijn grote kennis, vanuit de ervaring en wijsheid zijner jaren, de verkeersdeskundigen voorhield: Laat u niet ontmoedigen door uw ongevallenstatistieken, het is zeker mogelijk de verkeersdeelnemers op te voeden tot behoorlijk weggebruik.

Ook Jhr. Van Andringa de Kempenaer, de voorzitter van het Genootschap voor Reclame, zag goede mogelijkheden voor verkeersopvoeding. Hij maakte de vergadering niet alleen deelgenoot van zijn met redenen omkleed optimisme in deze aangelegenheid, maar bovendien van een plan — door een groepje reclame-experts opgezet — om in een nationale, drie of vijf jaar durende campagne via dagbladen en bioscopen, via radio en televisie de weggebruikers systematisch ten goede te beïnvloeden. Dit plan lijkt ons buitengewoon belangwekkend, al kon het nog slechts in zijn globale buitenomtrekken geschetst worden. Het betekende ongetwijfeld het meest constructieve element van de dag.

Zal het met dit plan gaan als met vele andere: men maakt ze, ontvouwt ze en kan ze daarna weer dichtvouwen. Voor zover in het vermogen van de K.N.A.C., zal daarvan in dit geval geen sprake zijn. Wij zullen het plan van de mannen van de reclame nauwgezet bestuderen en indien realisatie mogelijk lijkt (hetgeen wij geloven) een zo breed mogelijke kring van mensen erin betrekken. Want het is duidelijk, dat een dergelijke enorme campagne niet exclusief onder de vleugelen van de K.N.A.C. mag blijven. Wij zijn het met de heer De Kempenaer eens: alle beschikbare krachten in dit land zullen daartoe gemobiliseerd en gecoördineerd moeten worden.

De coïncidentie doet zich voor, dat de enige lezing van de Wegverkeersdag, die in mineur was gecomponeerd, de vergadering het meest opgewekt vermocht te stemmen. Dat was de lezing van prof. Groenman, die als socioloog tot de conclusie kwam, dat verkeersgedrag symptomatisch is voor maatschappelijk gedrag in het algemeen, dat verkeersopvoeding dientengevolge een lapmiddel is en dat men pas veiliger verkeer mag verwachten, indien ons volk als vólk een betere geestesgesteldheid heeft verworven. De weg die prof. Groenman meent dat afgelegd zal moeten worden, is een uitermate lange. Is zijn visie de juiste, dan behoeven de verkeersdeskundigen bij al hun inspanningen binnen afzienbare tijd geen wezenlijke verbetering te verwachten in de toestand van onveiligheid op de weg. Dat prof. Groenman die verkeersdeskundigen in het Kurhaus nochtans zo plezierig stemde, was te danken aan de zeer vernuftige humor, waarmee hij de pil kostelijk verguldde.

Wij hopen dat prof. Groenman het ons ten goede houdt, wanneer wij het, na zijn humor genoten te hebben, toch niet geheel eens zijn met de visie die hij gaf (voor wie in dat misverstand mocht leven: het is ook geenszins de bedoeling dat op de Wegverkeersdagen uitsluitend gevestigde K.N.A.C.-meningen worden verkondigd). Wij zullen ons echter thans niet te buiten gaan aan het plaatsen van kanttekeningen bij zijn voordracht. Dat zou niet helemaal „heer"-lijk zijn. En prof. Groenman heeft juist in zijn lezing gevraagd: Wees niet alleen een heer in het verkeer, wees in het algemeen een heer.



Niet-verkeersdeskundigen over veiligheid op vijftiende wegverkeersdag

Functionarissen van acht ministeries, leden van de Raad van State en van de Hoge Raad, Tweede Kamerleden en Senatoren, vertegenwoordigers van de commissarissen der Koningin, autoriteiten van politie en justitie, van land-, zee- en luchtmacht, burgemeesters en wethouders van een groot aantal gemeenten, representanten van vele organisaties en instanties die bemoeienis hebben met het verkeer, ook uit België — ongeveer 600 in totaal — waren vorige week vrijdag in het Kurhaus te Scheveningen vergaderd voor de vijftiende Wegverkeersdag van de K.N.A.C. De vertrouwde figuur van de minister van Verkeer en Waterstaat, die de Wegverkeersdagen pleegt te openen, ontbrak echter deze keer; minister Algera vertoefde in Rome voor een verkeersconferentie. Mr. A. H. C. Gieben, secretaris-generaal van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigde hem.

De voorzitter van de K.N.A.C., jhr. mr. J. Th. M. Smits van Oyen, deelde in zijn openingsrede mee, dat deze vijftiende Wegverkeersdag, na de voordracht van drs. E. H. van der Beugel, de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, die sprak over „Euromarkt en wegverkeer", verder de verkeersveiligheid tot thema zou hebben. Hij zette uiteen waarom een socioloog, een massapsycholoog en een reclamedeskundige gevraagd waren dit onderwerp te behandelen. De afgelopen maanden, zo zei de voorzitter, hebben wij, zoals wij in de pers, alsook in „De Auto" tot uitdrukking probeerden te brengen, er de nadruk op gelegd, dat het naar onze mening van bijzonder veel nut kan zijn, indien op hun gebied ter zake kundige personen vanuit hun wetenschap hun licht over de verkeersproblemen laten schijnen. Ten onrechte is hierdoor bij sommigen de indruk gewekt, als zou de K.N.A.C. van mening zijn dat de verkeersdeskundigen ons niets meer te leren hebben. Ik geloof niet dat dit zo is. Wel ben ik van mening, dat degenen die geroepen zijn zich dagelijks met de verkeersproblemen bezig te houden, er wel bij kunnen varen en het ook zullen toejuichen indien zij kennis krijgen van de overwegingen die in de diverse terreinen van wetenschap leven, van de resultaten die daar geboekt zijn en die, in verband gebracht met het verkeersprobleem, een nuttig effect kunnen sorteren. Voor de verkeersdeskundigen kan dat slechts nieuwe stimulansen geven.

Tot zover de heer Smits van Oyen. Op de volgende pagina's zijn de voornaamste punten uit de gehouden inleidingen weergegeven.

De stad vanuit de lucht. Met huizen en straten die van boven gezien het enorme stuk speelgoed van een verwende jongen lijken. Maar in die straten wikkelt zich het verkeer af. En gebeuren ongelukken. Véél ongelukken. Voornamelijk door menselijke fouten. Wat moet er aan die mens gedaan worden om zijn verkeersfouten minder schrikbarend in aantal en gevolgen te doen worden? Dat was de centrale vraag van de vijftiende Wegverkeersdag in het Scheveningse Kurhaus.

Deze foto werd genomen in een van de Kurhaus-foyers, die tijdens de Wegverkeersdag was ingericht als expositieruimte. De deelnemers konden hier onder andere kennis nemen van enkele oplossingen voor het parkeerprobleem. Het aannemingsbedrijf Boele en Van Eesteren exposeerde deze indrukwekkende luchtopname van Amsterdam, de stad die waarschijnlijk als eerste in Nederland een Albarda-parkeergarage zal krijgen. Deze garage, die men in maquette ziet, is door de Nederlandse ontwerper ir. Albarda voorzien van verspringende vloeren, zodat ook de ruimte direct boven de motorkappen van de auto's nuttig gebruikt kan worden. Behalve Amsterdam hebben ook Den Haag, Antwerpen, Brussel en Parijs er belangstelling voor.

Naast de maquette van links naar rechts jhr. mr. J. Th. M. Smits van Oyen, voorzitter van de K.N.A.C., en twee van de inleiders van de Wegverkeersdag, jhr. W. van Andringa de Kempenaer, en drs. E. H. van der Beugel, staatssecretaris van Buitenlandse Zaken.

Drs. van der Beugel over de Euromarkt:

Wegverkeer en -vervoer straks vrijer en drukker

Ik wil hier waarschuwen tegen de in sommige kringen levende visie, dat Nederland het Euromarkt-verdrag heeft aanvaard om politieke redenen en dat men een aantal economische nadelen daarom maar op de koop toe heeft genomen. Het is onmogelijk om iets te accepteren wat politiek wèl en economisch niét goed zou zijn. Wij hebben in het politieke vlak nagestreefd, wat onze economie straks ten nutte kan zijn. En de Euromarkt kan voor onze economie ongetwijfeld veel verbetering t.o.v. de huidige situatie brengen. Ook voor ons wegverkeer en -vervoer. Verkeer en vervoer zullen vrijer en drukker worden. Aldus drs. E. H. van der Beugel, de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, in zijn inleiding over „De Euromarkt en het wegverkeer".

Het is nodig om de Europese integratie allereerst in het economische vlak aan te pakken, zoals wij met de Euromarkt doen, omdat eerst daardoor een reële basis van gemeenschappelijk belang ontstaat, zo zei de staatssecretaris. De Nederlandse economie, die zozeer naar buiten is gericht, kan zich aan deze economische samenwerking niet onttrekken, ook al zijn er ongetwijfeld nadelen aan verbonden. Een nadeel van het E.E.G.-verdrag is bijvoorbeeld het hoge buitentarief. Maar wij moesten uiteraard streven naar een compromis en het zou al zeer toevallig zijn geweest als wij daarbij precies het voor ons meest gunstige buitentarief hadden kunnen bereiken.

Er zullen zich zeker krachten ontwikkelen, die het verdrag niet heeft voorzien, erkende drs. Van der Beugel, maar de Euromarkt geeft mogelijkheden om meer vat te krijgen op de economische ontwikkeling in Europa en deze krachten zullen wij dientengevolge beter kunnen opvangen dan in de huidige situatie. Overigens moeten wij daarbij blijven staan voor liberale economische beginselen. Zo zal de gemeenschap naar buiten toe zo open mogelijk moeten worden gehouden.

Wat het wegverkeer en -vervoer betreft: bij een zich verruimende markt zal deze sector vanzelfsprekend meer diensten kunnen verrichten, ook buiten de grenzen. Het E.E.G.-verdrag brengt weliswaar nog geen gemeenschappelijke vervoersmarkt, doch vooralsnog alleen een gemeenschappelijk vervoersbeleid. Desondanks al kom er dan op korte termijn geen integrale vrijheid, de regelingen voor het personen — zowel als het goederenvervoer zullen minder restrictief worden dan de huidige.

De heer Van der Beugel eindigde met een beroep op het Nederlandse bedrijfsleven om de Euromarkt met vertrouwen tegemoet te gaan. Het zal van onze eigen energie en veerkracht afhangen, hoe de samenwerking voor ons uitvalt.

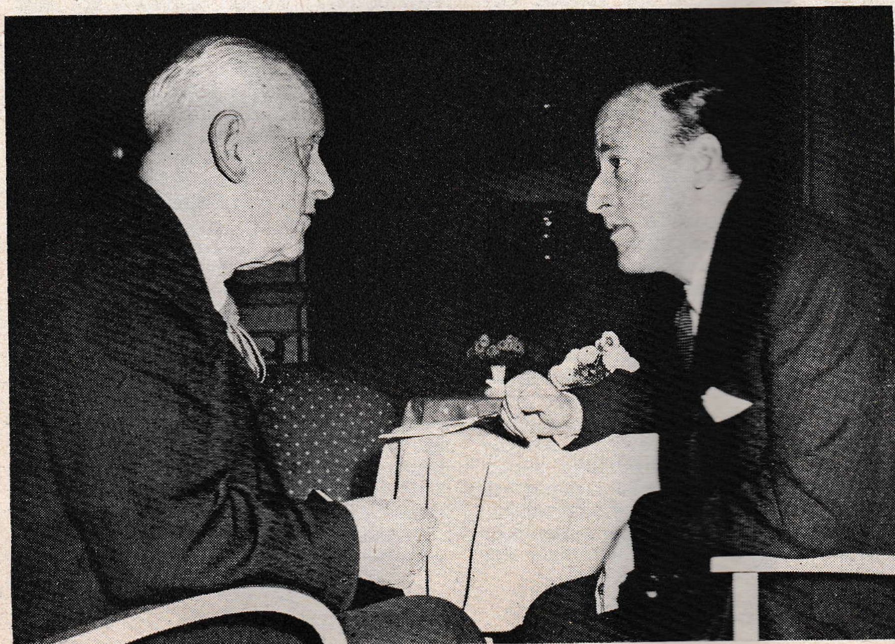


De expositie in het Kurhaus bracht ook dit (werkende) model van de Au-Ro parkeerband. Het kwam speciaal voor de Wegverkeersdag uit Duitsland; mèt een film over deze nieuwe parkeeroplossing, die aan het eind van de dag in de foyer vertoond werd. De Au-Ro parkeerband — een grote lopende band, waarop de auto's in twee lagen worden geparkeerd — krijgt in een volgend nummer van „De Auto" nadere aandacht.

Op de achtergrond ziet men nog juist enig reclamemateriaal geëxposeerd. De deelnemers aan de Wegverkeersdag kregen hierdoor een beeld van de wijze waarop Nederlandse en buitenlandse bedrijven via de verschillende reclame-media een bijdrage leveren tot verhoging van de verkeersveiligheid.

Op de foto van links naar rechts: de heer W. Faber, adjunct-directeur van het C.B.R., dokter J. Baart de la Faille uit Wassenaar, commissaris T. P. Gaikema van de Amsterdamse politie en hoofdcommissaris J. H. A. K. Gualthérie van Weezel van de Haagse politie.

Drs. E. H. van der Beugel (rechts) op de Wegverkeersdag in gesprek met mr. J. A. Jonkman, voorzitter van de Eerste Kamer.



Prof. Groenman:

Verkeersopvoeding is lapmiddel

Wanneer de socioloog aandacht geeft aan het verkeersveiligheidsprobleem en aan het gedrag der weggebruikers, dan komt hij al gauw tot de conclusie, dat dit gedrag symptomatisch is voor het gedrag, dat ons in de totale samenleving kenmerkt, aldus prof. dr. Sj. Groenman in zijn beschouwing over „Sociologische achtergronden van de verkeersveiligheid". Gaat men nu doen aan verkeersopvoeding, dan is men niet bezig om de werkelijke kwaal te genezen, maar men verdoet zijn energie aan lapmiddelen. Ons verkeersgedrag is niet anders dan een uitvloeisel van een algemene mentaliteit en als men dit gedrag wil veranderen, kan men zeer wel het verkeer eerst maar eens vergeten. Er moet fundamenteler te werk worden gegaan. Maar veranderingen in ons maatschappelijk gedrag, en als gevolg daarvan ook in ons verkeersgedrag, zijn niet op korte termijn te bereiken.

Hoe is het nu met de Nederlandse samenlevingsstructuur gesteld? Ik veronderstel, zonder dit te kunnen bewijzen, dat het maatschappelijk gedrag van de Nederlander meer te wensen overlaat dan dat van andere volkeren. Onze westerse samenleving draagt in sterke mate een competitief karakter, waarbij ik met competitie bedoel, dat wij ons voortdurend inspannen om hogere prestaties te leveren dan anderen. Door de zeer hoge bevolkingsdichtheid wordt in Nederland dit competitieve element nog versterkt. In dit land is het namelijk altijd vol. Wij moeten in de rij staan voor loketten en worden op wachtlijsten voor woningen en telefoons geplaatst. Je moet altijd op je qui vive zijn, dat een ander niet vóórgaat. Op deze wijze ontstaat een mentaliteit, die zich te weinig rekenschap geeft van de gerechtvaardigde verlangens van een ander. Dat is geen houding, die ons gemakkelijk tot keurige weggebruikers maakt.

Hela-hola-stijl

Een andere achtergrond zie ik in het ontstaan van de „welvaartsstaat". De welvaartsstijging vraagt om aanpassing aan de nieuw geboden mogelijkheden, vraagt om stijl. De Nederlanders hebben het in het scheppen van stijl, van een harmonisch levenspatroon, naar het oordeel van de vreemdeling weinig ver gebracht. De welvaartsstijging heeft ons gebrek aan stijl en maatgevoel nog wat scherper aan het licht doen treden. Wij zijn de kampioenen van de hela-hola-stijl. Wij weten ons nog geen discipline op te leggen, die tot correctheid leidt, tot maathouden. Inherent aan de welvaartsstijging is ook, dat wij grote waarde zijn gaan hechten aan allerlei symbolen, waaruit onze nieuwe staat kan blijken. Al wat rijdt en glimt leent zich in het bijzonder als status-symbool.

Ik ga nog een stap verder: dank zij de welvaartsstaat, waarin ik overigens dankbaar ben te leven, is de vroegere standen- en klassenstructuur verbleekt, en komen het persoonlijk bezit, de symbolen waarover men beschikt, sterk naar voren om een prestigestructuur te scheppen. Er zijn nieuwe groepen ontstaan, met name ook in het verkeer, die elkaar, net als vroeger bij de klassen, het licht in de ogen niet gunnen.

Fietsen in auto's

De genoemde prestigestructuur is nog geenszins tot rust gekomen. Wie eerst een fiets had, gaat klimmen naar de bromfiets en vandaar naar de kleine auto, om tenslotte te komen tot een grote auto. Deze ontwikkeling verloopt zó snel, dat het naar mijn mening nog de fietser is, die de normen voor het verkeer bepaalt. De automobilisten en bromfietsers van vandaag zijn de fietsers van gisteren. Voor de fiets geldt in feite het „kruip door, sluip door". Een deel van onze automobilisten zit te fietsen in een auto. Het feit, dat in Nederland de automobilist een voormalig fietser is en dat voor het Nederlandse kind de fiets het normale vervoermiddel is, biedt wel mogelijkheden tot verkeersopvoeding. In deze zin namelijk: als wij willen dat het gemotoriseerde verkeer keurig gaat rijden, moeten onze kinderen netjes leren fietsen.

Dit is overigens niet voldoende. Het gaat erom een aantal trekken in onze samenleving te corrigeren. Een goede geestesgesteldheid wordt niet aangekweekt door middel van verkeersopvoeding. De slagzin moet niet zijn „wees een heer in het verkeer", maar „wees een heer". De opvoeding, die ons dit resultaat moet brengen, is in de eerste plaats een taak voor het gezin en daarnaast voor de school. Als wij de mens tot een beter mens maken, zal ook het verkeersgedrag beter worden.

Prof. Baschwitz:

Geen reden tot wanhoop



IN het verkeer vormen zich partijen, van fietsers, van automobilisten, enzovoorts, aldus prof. dr. K. Baschwitz, die „Massa-psychologische aspecten van het wegverkeer" aan een beschouwing onderwierp.

Het optreden van gelijk gerichte affecten, gemoedsaandoeningen, is het bindend element in elke partij of groep. Een stroom van fietsers op een rijwielpad geeft bij voorbeeld vaak de bromfietsers zo lang mogelijk geen ruimte om te passeren — alsof er een stilzwijgende afspraak tussen die fietsers bestond. Mettertijd zal deze affectverbondenheid waarschijnlijk luwen. Dit is een kwestie van gewoontevorming en psychische aanpassing aan het telkens nieuwste vervoermiddel. Het gaat erom, bij de mensen een psychische aanpassing aan de eisen des tijds tot stand te brengen, en dus gewoonten te kweken, die op de gevaren van het verkeer berekend zijn. Dit aanpassingsproces is op gang. Maar het is nog lang niet ver genoeg gevorderd. Hier valt nog onmetelijk veel sociaal-paedagogisch werk te verrichten.

Er bestaat echter geen reden tot wanhopen, zo meende prof. Baschwitz. Men mag niet vergeten, in welk stormachtig tempo de technische ontwikkeling is verlopen en hoe kort de tijd was, die tot nu toe ter beschikking stond om een adequate aanpassing tot stand te brengen. Deze technische vooruitgang wordt veelal eenzijdig-pessimistisch beoordeeld. De techniek is echter geen demonische macht, die zich tot heer en meester van de mens maakt; zij is zijn werktuig. En als zij ongeluk brengt, is de mens daaraan schuld en niet het werktuig. Dan moet de mens worden opgevoed, om zich aan een verantwoord gebruik van de nieuwe middelen te wennen. Dit is mogelijk. Onze maatschappij heeft mettertijd geleerd, haar sociale structuur beter aan te passen aan de technische vooruitgang in de industrie. Het gemotoriseerde wegverkeer stelt eveneens nieuwe eisen aan het sociale gedrag. Dit gedrag is reeds verbeterd en moet verder worden verbeterd door de verkeersdeskundigen, die daarbij gedragen mogen worden door het vertrouwen, dat de gestelde taak zeer zeker vervuld kan worden.

De eenzijdige geesteshouding van het pessimisme zou niet bevorderlijk zijn voor personen, van wie een opvoedende invloed op vele mensen moet uitgaan, dus ook niet van de verkeersdeskundigen. Zij hebben zelfvertrouwen nodig en wilskracht. Zij mogen niet toegeven aan de verlammende idee, dat de moderne techniek een soort boze geest is, noch mogen zij toegeven aan de ontmoedigende voorstelling, als zouden de mensen totaal onopvoedbaar zijn.



. . . . reclamemannen kunnen èn willen helpen . . . .

De Kempenaer *(Genootschap voor Reclame)*

met driejarenplan voor veilig-verkeerscampagne

Kosten in eerste jaar: 2,5 miljoen

Winst in eerste jaar: 8 miljoen

Kan van de moderne reclametechniek hulp worden verwacht bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid? Deze vraag werd aan de orde gesteld door jhr. W. van Andringa de Kempenaer, directeur van de grafische inrichting N.V. Joh. Enschede en Zn. te Haarlem en voorzitter van het Genootschap voor Reclame. Om een artikel te kunnen „verkopen", moet de reclameman er alles van weten, zo zei hij. Nu worden sedert jaren alle uiterlijke verschijnselen van de verkeersonveiligheid naarstig geregistreerd. Men maakt statistieken en publiceert cijfers. Temidden van al onze cijfers weten wij echter niet wat de mens bewoog toen het ongeluk gebeurde. Psychologisch onderzoek naar de diepere oorzaken van ongelukken is daarom van het grootste belang. Te hopen valt, dat wetenschappelijke werkgroepen er in zullen slagen de in wezen zo onmisbare gegevens inzake de psychologische achtergronden van de verkeersgedragingen in een niet al te verre toekomst aan de reclame-experts ter beschikking te stellen. Zolang echter dit voor iedere reclameman hoogst waardevolle materiaal in voldoende mate ontbreekt, zullen wij moeten roeien met de riemen die er zijn: het aantal ongevallen, de doden, het menselijk leed, de schade.

Toch is de vraag gewettigd of de „bloed, zweet en tranen"-techniek de gewenste reacties teweeg zal brengen. Ik denk te zijner tijd aan de deskundigen op reclamegebied in overweging te geven, of de verkeersonveiligheid niet vanuit een positievere hoek kan worden benaderd. Men heeft toch in het verkeer niet alleen het ongeluk van zijn medemens in handen, doch door het vermijden ervan ook het geluk.

Nochtans, al ontbreekt dan voorshands voldoende materiaal voor meer positieve acties, ik geloof niet dat wij hier met een hopeloos geval te doen hebben. Als het produkt reëel is, staat de moderne reclame voor niets. Wij kunnen niet alleen iets witter dan wit, maar als het nodig is ook zwarter dan zwart maken.

Amerikaans voorbeeld

Ik wil, na daartoe met een aantal reclamedeskundigen overleg te hebben gepleegd, proberen thans bepaalde mogelijkheden en daarmee corresponderende plannen te ontvouwen.

Amerika beschikt (als enig land ter wereld) op reclamegebied over een organisatie, die bij machte is om met succes een nationale actie, zoals ook wij van node hebben, voor te bereiden en uit te voeren. Dat is de „Advertising Council of America", waaraan de reclamedeskundigen belangeloos hun kennis en arbeid ter beschikking stellen en waaraan handel, nijverheid en industrie grote sommen geld geven. Een en ander wordt benut voor propagandacampagnes ter behartiging van absoluut neutrale, nationale doelen. Sinds tien jaar besteedt de Council, in nauw overleg met de „National Safety Council" ook aandacht aan de verkeersonveiligheid. In die tien jaar is het aantal dodelijke ongevallen per „100 million vehicle mile" (100 miljoen gereden mijlen per wagen) gedaald van 11,3 tot 6,3. En toen volgens de beschikbare statistieken in 1956 42.000 dodelijke ongevallen konden worden verwacht, heeft een extra zomercampagne het totaal tot 40.000 weten te beperken. De directie van de Advertising Council liet mij weten, dat, wanneer in Amerika het aantal dodelijke ongelukken per 100 miljoen wagenkilometers even groot zou zijn als in West-Duitsland, waar slechts éêntiende van het aantal auto's circuleert, de Verenigde Staten niet 40.000 maar 130.000 fatale ongelukken in 1956 zouden hebben gehad.

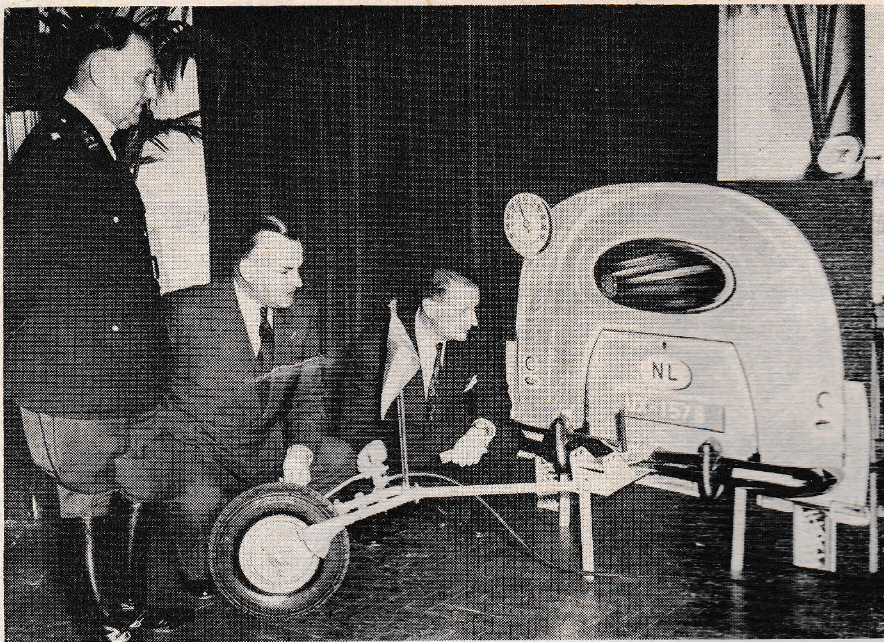
Beetjes helpen niet

De reclame kan in Nederland eveneens hulp bieden tot vermindering der verkeersonveiligheid, mits naar Amerikaanse ervaring, massale acties worden opgezet, die ononderbroken gedurende een bepaalde periode worden volgehouden en waarbij alle beschikbare middelen gecoördineerd en geconcentreerd worden benut. Géén versnippering. Het gevoel dat alle beetjes helpen gaat in de reclame niet op. Het is in de reclame als in de geneeskunde: er is een bepaalde dosis beneden welke geen enkel effect wordt gesorteerd.

Het plan van een groepje reclame-experts dat zich met mij om een tafel heeft geschaard om althans in grote lijnen de bij de aanval toe te passen strategie vast te stellen, is nu als volgt:

Uitgegaan zal moeten worden van misschien een vijfjarenplan, doch in elk geval van een driejarenplan. De te bereiken resultaten zijn voor het eerste jaar te schatten op 5 pct, voor het tweede jaar op 7½ pct. en voor het derde jaar misschien op 10 pct. Een werkgroep zal moeten worden gevormd uit de hier te lande beschikbare reclame- en „public relations" -experts, die als een soort generale staf voor de gehele veldtocht verantwoordelijk is. Dat kan. Ik ben er van overtuigd, dat de Nederlandse reclameindustrie de nodige capabele krachten hiertoe beschikbaar zal willen stellen. Het wordt noodzakelijk geoordeeld gedurende het eerste jaar elke week in alle dagbladen telkens weer een nieuwe, een halve pagina beslaande advertentie op te nemen. Produktie en plaatsingskosten ongeveer 1,5 miljoen gulden. Ook is het nodig elke veertien dagen in alle bioscopen een zeer korte kleuren-geluidsfilm te vertonen. Kosten: ƒ 650.000,—. Gecoördineerde ondersteuning via andere media, allereerst radio en televisie, is onmisbaar. De totale kosten van een effectieve nationale campagne zullen voor het eerste jaar niet ver van de 2,5 miljoen gulden liggen.

Is een dergelijk bedrag verantwoord? De verkeersongevallen hebben Nederland in 1955 naar schatting ongeveer 200 miljoen gulden gekost, zijnde het nationale produktieverlies door dood, invaliditeit en verwonding, benevens de kosten van verpleging en afwikkeling door politie en justitie. Dit bedrag kan voor 1957 zeker gesteld worden op 220 miljoen. Als wij 2,5 miljoen investeren, dus ongeveer één procent van die 220 miljoen, en wij zouden een resultaat boeken van 5 pct., dan zou het eerste jaar van de actie ons reeds een „winst" opleveren van ruim 8 miljoen gulden.



Het vijfde wiel (van de K.N.A.C.) aan de wagen. Dat vijfde wiel werd bij de Wegverkeersdag geëxposeerd omdat het de mogelijkheid biedt de snelheidsmeter nauwkeurig te testen. En dat is belangrijk in verband met de nieuwe maximumsnelheidsbepalingen. Het vijfde wiel wordt met een klem aan de achterbumper bevestigd en geeft via een grote snelheidsmeter exact de snelheid op die gereden wordt, zodat men de verschillen kan vaststelen, die de eigen meter t.o.v. de werkelijkheid vertoont. Voor ijking stelle men zich in verbinding met de Technische Dienst van de K.N.A.C.

Interesse voor het vijfde wiel van de (linker- naar de rechter-) zijde van de heer J. Gerritsen, gewestelijk commandant van de rijkspolitie in Den Haag, hoofdcommissaris H. J. van der Molen van Amsterdam en commissaris K. J. Müller van Rotterdam.

Nieuwe Gemeenten-verkeersveiligheidscompetitie

Rotterdam, Hengelo en Bussum

wonnen de eerste ronde !

In 1956 zijn er in Nederland in totaal 33.295 verkeersongevallen gebeurd met dodelijke afloop en lichamelijk letsel. Dat was 7 pct. méér dan in 1955. Deze ernstige cijfers werden op de Wegverkeersdag genoemd door mr. D. J. van Gilse, procureur-generaal bij het Haags Gerechtshof en voorzitter van het Juridisch Economisch Verkeerstechnisch Adviescollege van de K.N.A.C. Mr. Van Gilse maakte in de morgenvergadering de uitslag bekend van de eerste ronde in de nieuwe Gemeenten-verkeersveiligheidscompetitie van de K.N.A.C. De automobielclub heeft voor de tweede keer een dergelijke competitie georganiseerd, zo zei hij, omdat de eerste veel waardering heeft ontmoet en omdat op deze wijze wellicht een bescheiden bijdrage tot vermindering der verkeersonveiligheid kan worden geleverd. Hij reikte wisselbekers uit aan vertegenwoordigers van de winnende gemeenten: Rotterdam, Hengelo en Bussum.

De spelregels voor deze nieuwe competitie zijn als volgt: De gemeenten zijn ingedeeld in drie groepen, van 30.000 tot 50.000 van 50.000 tot 100.000 en van meer dan 100.000 inwoners. Winnaars over 1956 (het eerste jaar van de competitie werden die gemeenten, waar de aantallen verkeersongevallen met dodelijke afloop of lichamelijk letsel in 1956 minder sterk stegen of meer daalden t.o.v. 1955 dan voor de andere gemeenten in dezelfde groep het geval was. Eenzelfde vergelijking als tussen 1955-1956 zal straks ook worden gemaakt tussen 1956-1957, 1957-1958, 1958-1959 en 1959-1960. De wisselbekers gaan dan tenslotte definitief naar die gemeenten, die in hun groep het kleinste gemiddelde stijgingspercentage of het grootste gemiddelde dalingspercentage over deze vijf jaar hebben.

In het Kurhaus bleek nu, dat van de dertien gemeenten boven de 100.000 inwoners Rotterdam in 1956 de gunstigste ontwikkeling vertoonde. Het aantal ongevallen met dodelijke afloop en lichamelijk letsel daalde daar toen met 2,9 pct. t.o.v. 1955. Alleen in Groningen was er eveneens een daling, met 2 pct. In de overige gemeenten van de groep (op Apeldoorn na, waar men gelijk bleef) stegen de aantallen ongevallen die slachtoffers vergden: in Amsterdam met 2,1 pct. in Den Haag met 10,4 pct., in Utrecht met 2,4 pct. en in de andere steden met overwegend nog veel grotere percentages.

In de groep gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners (negentien in getal) kwam Hengelo verreweg het gunstigst uit de bus: daar een daling met 17,4 pct. In Hilversum, Leeuwarden, Schiedam, Emmen, Ede, Zwolle en Venlo was er eveneens sprake van dalingen, in alle overige gemeenten van de groep waren er stijgingen, tot 40 pct. toe.

Bij de achttien gemeenten tussen 30.000 en 50.000 inwoners was het Bussum, dat met een daling van 28,8 pct de erepalm wegdroeg.

Mr. Van Gilse reikte de wisselbekers uit aan wethouder J. Meertens van Rotterdam, burgemeester Rambooy van Hengelo en burgemeester Haspels van Bussum.



Uitreiking van de bekers, gewonnen in de eerste ronde van de nieuwe Gemeenten-verkeersveiligheidscompetitie. Van links naar rechts: Mr. D. J. van Gilse, procureur-generaal bij het Haagse Gerechtshof, die de wisselprijzen uitreikte, wethouder J. Meertens van Rotterdam, mr. R. J. J. Lambooy, burgemeester van Hengelo en de heer J. C. Haspels, burgemeester van Bussum.

Wederinvoering maximum snelheid

Wij wachten af....

TOEN vooral van de zijde van de politie werd aangedrongen op een wederinvoering van een maximum snelheid was het voornaamste argument, dat deze maatregel het mogelijk zou maken werkelijke snelheidsexcessen te bestrijden. Weliswaar stond hiertoe reeds art. 25 van de Wegenverkeerswet ten dienste:

> Art. 25. Het is verboden zich op een weg zodanig te gedragen, dat de vrijheid van het verkeer zonder noodzaak wordt belemmerd of de veiligheid op de weg in gevaar wordt gebracht of redelijkerwijze is aan te nemen, dat de veiligheid op de weg in gevaar kan worden gebracht.

Men was echter van oordeel dat het vereiste bewijs te moeilijk te leveren zou zijn om hiermede het beoogde doel te bereiken.

Nu eenmaal ten faveure van een hernieuwde invoering van een snelheidsbeperking is besloten, willen we thans niet opnieuw op het voor en tegen hiervan ingaan. Er is echter een andere facet aan deze aangelegenheid waarover we wel een enkele opmerking willen maken.

Herleving van de autovallen ?

Reeds aanstonds is van de zijde der motorische weggebruikers gewezen op de mogelijkheid van de herleving van de zo gehate autoval.

Oudere lezers zullen zich deze situatie nog wel herinneren van veldwachters met stopwatches achter de bomen en wat dies meer zij.

Van de zijde van de politie is verzekerd dat het geenszins in haar bedoeling ligt dit beeld te doen herleven. We hebben, dit horende wel enigszins sceptisch gekeken in de vrees, dat in de praktijk van deze goede bedoeling — aan de goede trouw van de voorstanders wordt daarbij niet getwijfeld — niet veel terecht zal komen.

Wat toch is het geval. Vanaf 1 november is er een wettelijk voorschrift dat in de bebouwde kom niet harder gereden mag worden dan 50 km. Dit kan niet anders betekenen dan dat de politie bij overtreding, zij het met een geringe tolerantie voor onnauwkeurigheid in de aanwijzing van instrumenten, of anderszins, proces-verbaal opgemaakt. Immers, wetten zijn wetten en in Nederland wordt op de naleving hiervan met ijver toegezien. Wanneer nu de moderne techniek middelen ter beschikking heeft gesteld om dit toezicht op een gemakkelijke en comfortabele wijze uit te voeren, dan ligt de conclusie voor de hand dat hiervan gebruik zal worden gemaakt. Zelfs werden hier en daar stemmen gehoord om zich ook te bedienen van surveillance-auto's, bemand met politie in burger. Indien dit werkelijk zou geschieden, dan zou de toestand niet veel anders worden dan in de jaren dertig, behoudens een perfectionering in de opsporingstechniek. Men make zich ook geen illusie over het begrip bebouwde kom. Ongetwijfeld zullen vele wegen, waarop zonder enig bezwaar een hogere snelheid kan worden aangehouden daartoe gaan behoren.

Weliswaar zou op diè wegen door het gemeentebestuur een maximum van 70 km kunnen worden toegelaten, doch ook zonder principieel pessimist te zijn, behoeft men daarvan o.i. niet veel te verwachten. Een dergelijke speciale kenmerking kost geld en bij de aanwijzing neemt men een zekere verantwoording op zich, moeiten en kosten welke men zich kan besparen door niets te doen. Doch hiervan nog afgezien, zijn er diverse omleggingen speciaal voor het snelverkeer totstand gebracht, die door hun ligging tot de bebouwde kom behoren, maar die door de huidige regeling desondanks hoogstens de status van 70 km/u-weg zullen kunnen bereiken.

Hoe dit echter alles zij, de wetgever heeft het zijne gedaan, het vervolg hierop is een aangelegenheid van de uitvoerende organen. Wij kunnen thans alleen maar hopen, dat zij die belast zijn met de uitvoering en de handhaving zich zullen herinneren dat hun uitgangspunt is geweest een vlot hulpmiddel te verkrijgen om excessen te bestrijden, een bestrijding waarmede iedere weldenkende weggebruiker het eens kan zijn en daarbij niet vergeten dat ook de gemoderniseerde autoval, van alle franje ontdaan, een autoval is.

Laten wij hopen, dat niet het beroemde Trojaanse paard ditmaal een gemotoriseerd vehikel zal blijken te zijn. Wij wachten af.

De betaalde waarschuwing

DE POLITIE ALS „DE VRIEND DIE MIJ MIJN FEILEN TOONT"

Het systeem van de betaalde waarschuwing komt nu. Indien tenminste ook de Eerste Kamer akkoord gaat met een daartoe strekkend wetsontwerp, dat vorige week door de Tweede Kamer is aangenomen. Het wordt zó, dat het politiepersoneel op straat een boetebon kan uitschrijven voor overtreders, in het bijzonder verkeersovertreders. De boete kan maximaal tot een tientje gaan en mag alleen kleine overtredingen betreffen. Niemand is gehouden op straat te betalen. Men kan dit weigeren en de overtredingszaak wordt dan via de normale kanalen (kantongerecht) afgehandeld.

Dr. F. H. Glastra van Loon, voorzitter van het Medisch Psychologisch Verkeerstechnisch Adviescollege van de K.N.A.C., heeft reeds op de Wegverkeersdag 1936 van de K.N.A.C. gepleit voor de betaalde waarschuwing. Wij hebben hem, als „pionier van de betaalde waarschuwing" gevraagd zijn inzicht omtrent het thans bereikte resultaat op schrift te stellen. Hij bleek daartoe gaarne bereid. Hieronder volgt zijn visie, waarbij wij ons van harte aansluiten.

Het is een gelukwens waard — voor allen, die aan het verkeer deelnemen, voetgangers en fietsers zowel als motorrijders en automobilisten — en feitelijk aan het gehele Nederlandse volk: De Betaalde Waarschuwing wordt een feit, nu tenslotte de gehele Tweede Kamer er de noodzakelijkheid van bleek in te zien. Minister Samkalden kreeg het volle pond — de afdoening ter plaatse van vele lichte verkeersovertredingen zal geleidelijk worden ingevoerd, en niet als voorlopige proefneming, zoals sommige wel zéér voorzichtige leden nog wensten.

De argumenten waren duidelijk en overtuigend: de onmogelijkheid van een behoorlijke berechting der ongeveer 900.000 verkeersovertreders per jaar op de tot heden gevolgde wijze (via processen-verbaal, kantongerechts- en rechtbankszittingen en -vonnissen), maakte vereenvoudiging der afdoening absoluut noodzakelijk.

De juridische bezwaren — de politie op de stoel des rechters — werden ondervangen door deze politietaak voor te stellen en te accepteren juist als middel om de vervolging en rechtspleging te voorkomen.

En zo zullen wij dus nu ook hier te lande (eindelijk!) de lichte overtredingen, die wij verkeersdeelnemers zeker nog wel zullen maken, dadelijk „on the spot" met een politiebeambte kunnen afdoen. Veel rompslomp van papieren en (dure) „schikkingen" en tijdverlies kan daardoor tot het verleden gaan behoren. Een bron van veel ergernis wordt zodoende tevens opgeruimd; ergernis die vaak tot agressief verzet leidt, tot verkleinen der eigen tekortkomingen.

Het is m.i. een ereplicht voor alle verkeersdeelnemers en niet in de laatste plaats voor de automobilisten, om in alle opzichten mede te werken teneinde de invoering van het systeem der betaalde waarschuwing te doen slagen. Die medewerking moet uiteraard allereerst daarin bestaan, dat men zorgt dat zo weinig mogelijk betaalde waarschuwingen behoeven te worden gegeven. Maar mocht men onverhoopt een verkeersfout maken, laat men dan, indien er een betaalde waarschuwing op volgt, in het gesprek met de politie alles doen voor een zo prettig en positief mogelijk contact. Zo ontstaan betere mogelijkheden tot vermijding der gemaakte fouten in de toekomst en men krijgt een beter klimaat op de weg.

In zijn nieuwe functie immers zal de politie veel meer dan tot heden als helper der verkeersdeelnemers kunnen optreden — als „de vriend die mij mijn feilen toont" — en kunnen bijdragen tot meer glimlachen en minder boze blikken en gebaren in het verkeer op onze wegen.

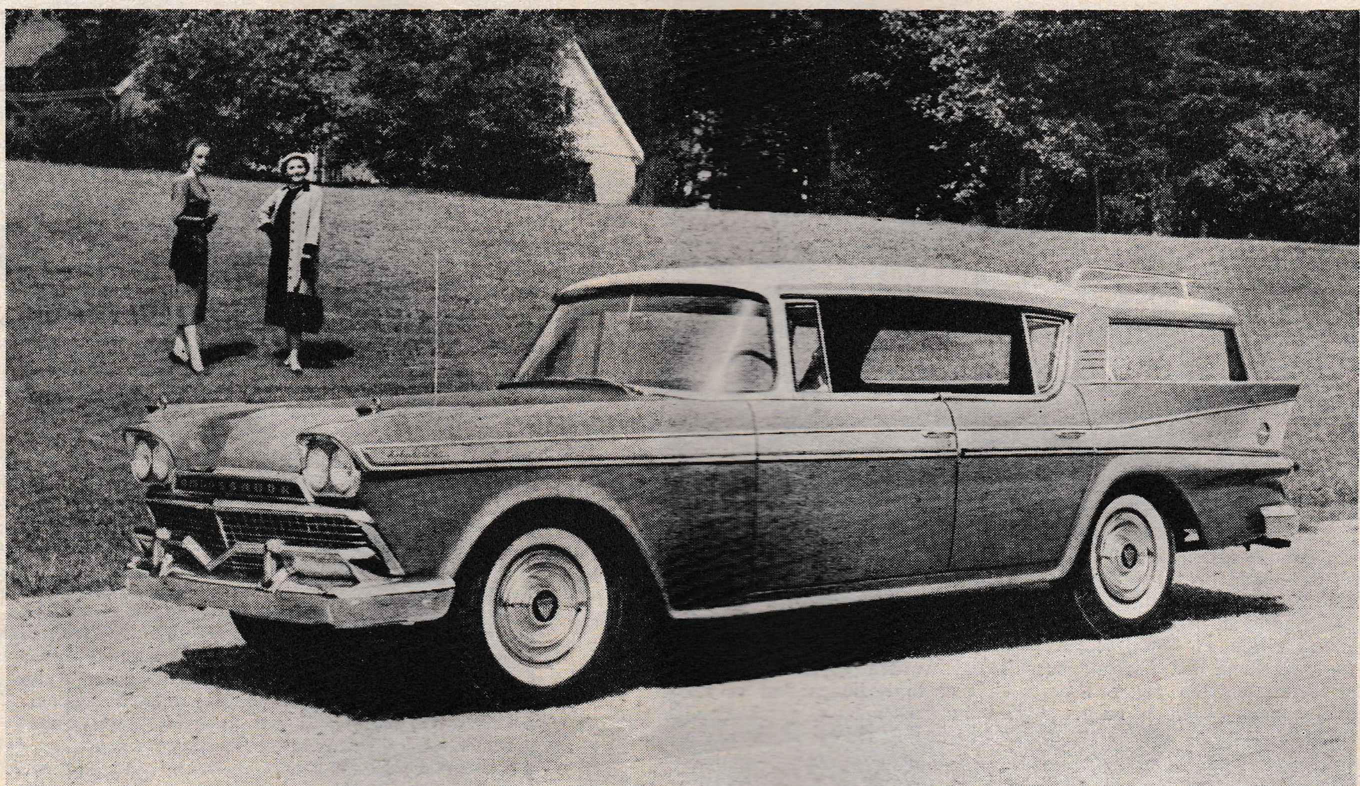
F. H. GLASTRA VAN LOON

Meer nieuws over de

Amerikaans

Een grotere Rambler - Auto P
Alle deuren tegelijk
De Soto zes liter driehond
Lakken die glans houden voo

American Motors heeft een groter Rambler-model aan haar produktieprogramma toegevoegd, dat onder de naam Rambler Ambassador zal worden verkocht. Op de foto de vierdeurs hardtop stationwagen van de Ambassador-serie.



Rambler Ambassador vervangt Hudson en Nash

Na het besluit om de Nash en Hudson modellen van het produktieprogramma af te voeren, zat American Motors, zoals men dat hier noemt zonder een „senior model" oftewel een grotere wagen, waarmede de Rambler dealers de kopers zouden kunnen dienen die een Rambler te klein vinden. Om in deze behoefte te voorzien heeft American Motors de Rambler Ambassador uitgebracht, welke wagen een ongeveer 25 cm langere wielbasis heeft dan de Rambler en waarin de grotere V8 kopklepper van American Motors is gemonteerd. De carrosserieromp is echter in wezen gelijk aan die van de normale Rambler.

De Rambler Ambassador wordt vervaardigd in verschillende modellen, onder meer een stationwagen, vierdeurs sedans en vierdeurs hardtops. De uitrusting van de wagens is uiteraard zoals men dat in de V.S. verwacht en tegen extra betaling kunnen alle gebruikelijke „power accessories", inclusief een volledige air conditioning worden geleverd. De Ambassador heeft evenals de Rambler een zelfdragende carrosserie.

De Rambler zelf onderging voor 1958 slechts geringe wijzigingen. Het vermogen van zowel de zescilinder als de V8 werden in geringe mate opgevoerd en de radiator grille en de achterspatborden kregen een iets gewijzigd uiterlijk om het nieuwe modeljaar te accentueren. De Rambler kreeg ook evenals het overgrote deel van alle Amerikaanse 1958-ers dubbele koplampen. De belangrijkste mechanische wijzigingen zijn de drukknopbediening van de automatische versnellingsbak, de grotere en krachtiger remmen en het verkrijgbaar stellen van een niet slippend differentieel.

American Motors heeft het er tot dusverre dit jaar als een van de „Small two" in de Amerikaanse automobielindustrie niet slecht afgebracht. De verkopen van de Rambler zijn een weinig opgelopen en tot half oktober had American Motors ongeveer 12.000 meer Ramblers vervaardigd dan in dezelfde periode van vorig jaar. Binnenkort komt American Motors bovendien met een kortere Rambler uit en wanneer die kleine wagen zich een plaats kan veroveren als tweede wagen voor het gezin, dan is er een goede kans dat American Motors de strijd tegen de grootmachten zal kunnen volhouden.

V A N   O N Z E   C O R R E S P O N D E N T   W. A. K E R K U M

Typisch voor de moderne Amerikanen zijn de diepliggende dubbele koplampen en de brede „twee hoog" bumper, die een integraal deel uitmaakt van het massieve voorfront. De foto werd gemaakt van een 1958-Chrysler uit de goedkopere Windsor-serie.



1958'ers

Chrysler

Groter comfort bij Chrysler

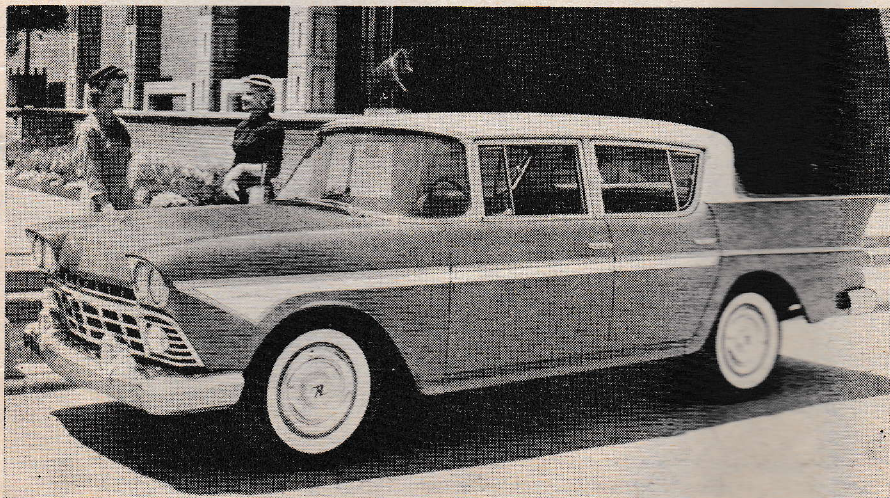
Zoals te verwachten was, zijn de wagens van het Chrysler concern voor 1958 uiterlijk weinig veranderd. Het zeer bijzondere succes dat de merken van het Chrysler concern met de nieuwe en zeer geslaagde vormgeving boekten en dat Chrysler het zozeer begeerde 20 pct. marktaandeel gaf, maakte uitgebreide „face lifts" onnodig en men zocht het daarom meer in enkele uiterlijke en mechanische verfijningen die de 1958-modellen nog aantrekkelijker en comfortabeler maken.

Chrysler introduceert op haar 1958-modellen b.v. een zogenaamde Auto Pilot, welk instrument op de grote Amerikaanse autowegen kan worden ingeschakeld en dat voor het onderhouden van een constante, vooraf ingestelde rijsnelheid zorgdraagt zonder dat de voet van de bestuurder op het gaspedaal rust. Een lichte aanraking van het rempedaal schakelt de Auto Pilot uit en de bestuurder heeft onmiddellijk de beschikking over het volledige motorvermogen voor passeren, enz.

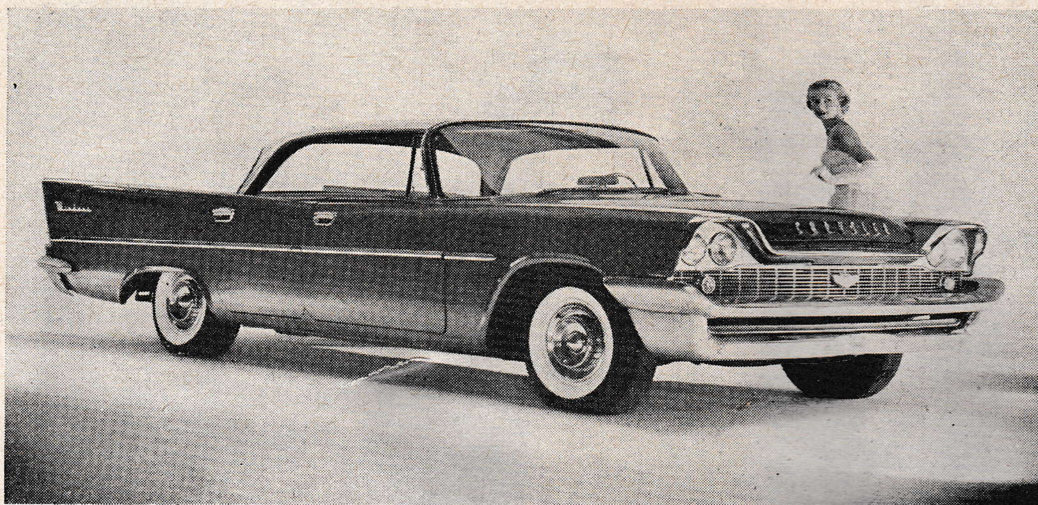
De Auto Pilot kan ook worden gebruikt als een snelheidsverklikker. Voor dat doel zet men de Auto Pilot op een bepaalde snelheid die men niet wil overschrijden. Gaat men toch over die snelheid heen, dan ontwikkelt het gaspedaal een zekere tegendruk, die de bestuurder waarschuwt dat de gekozen snelheid wordt overschreden. De Auto Pilot zorgt in deze stand ook voor een automatische gasklepcompensatie voor het constant houden van de snelheid op hellingen.

Op een rit van bijna 1100 km van Detroit naar New York — over de turnpikes zonder dat men ook maar een enkel verkeerslicht of gelijkvloerse kruising tegenkomt — kon de Auto Pilot worden gebruikt voor 95 pct .van de rit die totaal 13 uur duurde (gemiddeld 84 km per uur). Een brandstofbesparing van 15 pct kon worden bereikt, omdat de Auto Pilot de gasklep veel stiller houdt dan de beste bestuurdersvoet. De vermoeidheid van de bestuurder wordt bovendien aanzienlijk verminderd, doordat hij zijn rechter voet vrij kan bewegen.

Chrysler verhoogde de compressieverhouding van haar motoren voor 1958 verder tot 10 : 1 wat een geringe verhoging van het motorvermogen veroorzaakte. De motor van de New Yorker serie b.v. ontwikkelt nu 345 pk. De speciale Chrysler 300 D kan worden geleverd met benzine-inspuiting van het Bendix type. Een vermogen voor deze motoruitvoering wordt echter niet opgegeven.

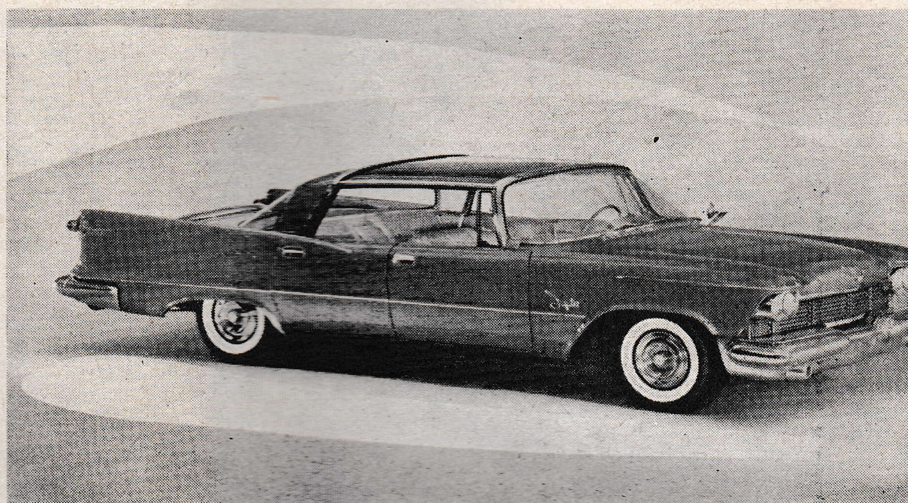


Behalve de montage van vier koplampen en de toevoeging van een ingetogen vin aan het achterspatbord is er aan de 1958-modellen van Rambler weinig veranderd. American Motors gaat binnenkort haar programma verder uitbreiden met een korter Rambler-model, dat tegen de Europese wagens moet concurreren.



Een nadere beschouwing van de gave lijnen van deze Chrysler vierdeurs hardtop Windsor verklaart gemakkelijk waarom het Chrysler-concern grote verkoopssuccessen boekt. Het 1958-model op de foto verschilt slechts in geringe mate van de 1957'ers.

De Imperial, het parademerk van het Chrysler-concern, werd voor 1958 eveneens slechts weinig veranderd. De wagen, die een concurrent is van Cadillac, kan voor 1958 onder meer worden geleverd met 11 × 14 banden, de grootste banden, die op een personenauto worden gemonteerd.



Tot de opvallendste uiterlijke veranderingen behoort de enorm grote voorruit van de hardtop en cabriolet modellen van Chrysler. Deze ruit, die niet alleen opzij, maar ook aan de bovenzijde is gebogen, heeft een oppervlakte van niet minder dan ruim een vierkante meter.

Imperial met elektrische deursloten

Imperial, het duurste merk van het Chrysler concern, heeft elektrisch vergrendelde deursloten op haar 1958-modellen. Dit elektrische vergrendelingssysteem maakt het mogelijk voor de bestuurder om alle deuren te vergrendelen door het indrukken van een knop. Op dezelfde manier kan de vergrendeling ook weer worden ongedaan gemaakt. De mechanische vergrendeling is bovendien geheel intact gelaten, zodat ook wanneer de deuren elektrisch op slot zijn gedaan, de deur van binnenuit toch met de deurkruk kan worden geopend. De bedoeling van de elektrische vergrendeling is uiteraard om de bestuurder een eenvoudig middel te geven om alle deuren snel op slot te doen.

Voor het eerst kan op de Imperials ook een 11 x 14 band worden geleverd. Deze banden zijn de grootste in de Amerikaanse personenwagenindustrie. Zij hebben zes koordlagen en worden vóór op een druk van slechts 17 ponden gehouden, terwijl de achterbanden zelfs niet meer dan 14 ponden druk nodig hebben. Dergelijke zachte banden verhogen uiteraard nog verder het bewonderenswaardige rijcomfort van de grote Amerikaanse wagens. Het is echter beter maar niet te veel aan de rolweerstand te denken....

De Imperials worden geleverd met een indrukwekkende lijst extra's zoals automatische versnellingsbak, bekrachtigde remmen en besturing, elektrisch verstelbare zittingen en elektrisch bediende ramen. Voor hen die een nog vollediger uitgeruste wagen wensen staat nog een lange lijst van extra's ter beschikking die de fabriek tegen extra betaling monteert. Chrysler offreert voor haar merken voor 1958 b.v. een bijzonder krachtige air conditioning installatie voor zeer warme klimaten, waarbij zowel onder de motorkap als in de kofferruimte een expander met ventilator zijn aangebracht. De installatie heeft daardoor een bijna dubbele koelcapaciteit.

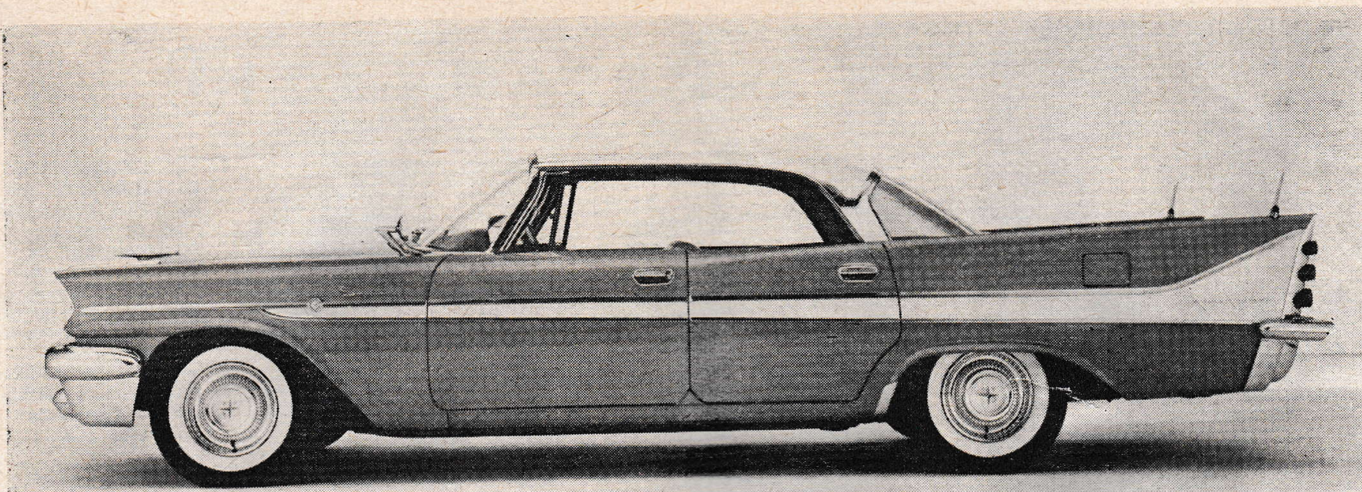
Een der opvallendste verkoopsuccessen van het modeljaar 1957 werd door Imperial geboekt. Want gedurende de eerste negen maanden van dit jaar werden niet minder dan ruim 31.000 van deze uiteraard niet goedkope wagens gebouwd tegen nog geen 7000 in dezelfde periode van 1956. Uiteraard is Imperial nog ver verwijderd van de produktiecijfers van Cadillac, maar samen met Lincoln heeft Imperial toch een niet onaanzienlijk deel van de markt voorzien die anders vrijwel geheel door Cadillac werd gemonopoliseerd. De zware concurrentiestrijd in de Amerikaanse automobielindustrie is dan ook zeker niet meer beperkt tot de merken van de goedkope en middenprijsklasse.

De Soto kreeg twee nieuwe motoren

De opeenvolgende vergroting van de boring van de motoren uit de Chrysler lijn heeft tot gevolg gehad dat een aantal van deze motoren niet verder kon worden vergroot, omdat de afmetingen van het motorblok geen verdere vergroting toelieten. Enkele dezer motoren hadden in hun uitvoering voor de 1957-modellen reeds een grotere slag dan boring, wat er op wees dat de blokken geen grotere zuigers meer konden bevatten.

Voor 1958 heeft De Soto daarom twee nieuwe motoren uitgebracht die dezelfde slag hebben, maar met verschillende boringen. De zuigerverplaatsing van deze motoren is resp. 5,74 liter voor de Firesweep modellen en 5,92 liter voor de Fireflite en Firedome modellen. Bij beide motoren is de boring aanzienlijk groter dan de slag. De compressieverhouging van de motoren is 10 : 1 en het vermogen respectievelijk 280 en 305 pk. De motoren hebben wigvormige verbrandingskamers en een enkele tuimelaaras per cilinderkop. De oorspronkelijke halfbolvormige verbrandingsruimte van de Chrysler V8 kopkleppers, welk type verbrandingsruimte nog wordt gehandhaafd voor b.v. de Chrysler en Imperial motoren, is dus voor de nieuwe De Soto motoren vervangen door de goedkopere constructie met enkele tuimelaaras, die we b.v. ook vinden bij de Plymouth V8. Opmerkelijk is het lage gewicht van de nieuwe De Soto krachtbron n.l. 290 kg. Voor de speciale Adventurer modellen van De Soto wordt een motor met brandstofinspuiting beschikbaar gesteld. Technische specificaties van deze sportmotor zullen later worden bekend gemaakt.

Uiterlijk ondergingen de De Soto's slechts geringe veranderingen. De cabriolets en de hardtops kregen de grote voorruit en de modellenserie werd verder uitgebreid, onder meer met een cabriolet in de goedkopere Firesweep serie.



Alle hardtop- en cabriolet-modellen van de Chryslermerken kregen voor 1958 een opzij en van boven gebogen voorruit met een oppervlakte van ruim een vierkante meter. Op de foto de vierdeurs hardtop van de Fireflite De Soto-serie. De foto doet de bijzondere lijn van de geslaagde styling van de wagens van het Chrysler-concern alle eer aan.

Acrylic lakken voor Oldsmobile

Evenals Buick heeft ook Oldsmobile in de verkoopsrace voor 1957 een geduchte veer moeten laten. Weliswaar was het niet een hele bos, zoals Buick op het slagveld achterliet, maar de Oldsmobile produktie over de eerste negen maanden van dit jaar is toch zo'n 50.000 wagens bij 1956 ten achter. Ook bij Oldsmobile was het de styling die niet in de smaak van het Amerikaanse publiek viel. Velen meenden dat de 1957-modellen te veel leken op de modellen van 1954-56 en vergeleken bij de merken van het Chrysler concern ontbrak het de beide GM-merken bovendien aan gedurfde, maar zeer geslaagde nieuwe lijnen.

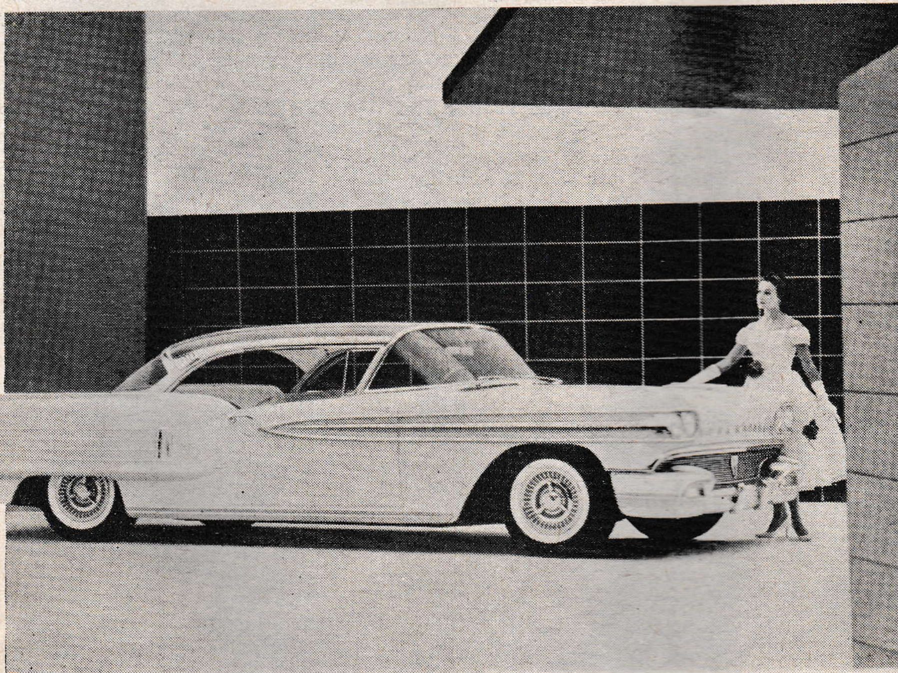
Oldsmobile kon voor 1958 niet opnieuw geheel nieuwe carrosserieën uitbrengen en men heeft daarom door detailwijzigingen en het accentueren van bepaalde details geprobeerd om de wagens meer in overeenstemming te brengen van de smaak van het publiek. Of men daar bij Oldsmobile in is geslaagd zal de tijd moeten leren. Jammer is in ieder geval dat men in zekere mate zijn toevlucht heeft gezocht in chroomdecoraties op de flanken van de wagens die overvloediger zijn dan men van Oldsmobile gewend was. Oldsmobile kan dan ook zeker niet meer worden beschouwd als de „style leader" van de Amerikaanse auto-mobielindustrie, een titel waarop het merk in de jaren onmiddellijk voorafgaande aan 1957, zeker aanspraak mocht maken.

Gelukkig heeft Oldsmobile het niet alleen bij een paar chroomstrepen enz. gelaten. Tal van nieuwe kleuren werden b.v. aan het produktieprogramma toegevoegd. onder meer een aantal nieuwe acrylic lak kleuren. Deze acrylic lakken die reeds op een aantal 1957 Oldsmobiles werden aangebracht, werden door Du Pont ontwikkeld en behouden hun glans aanzienlijk langer dan de gewone lakken die onder de invloed van het weer uiteindelijk dof worden. Alleen door middel van een behandeling met een of ander poetsmiddel kan de glans worden hersteld. Wassen is niet voldoende.

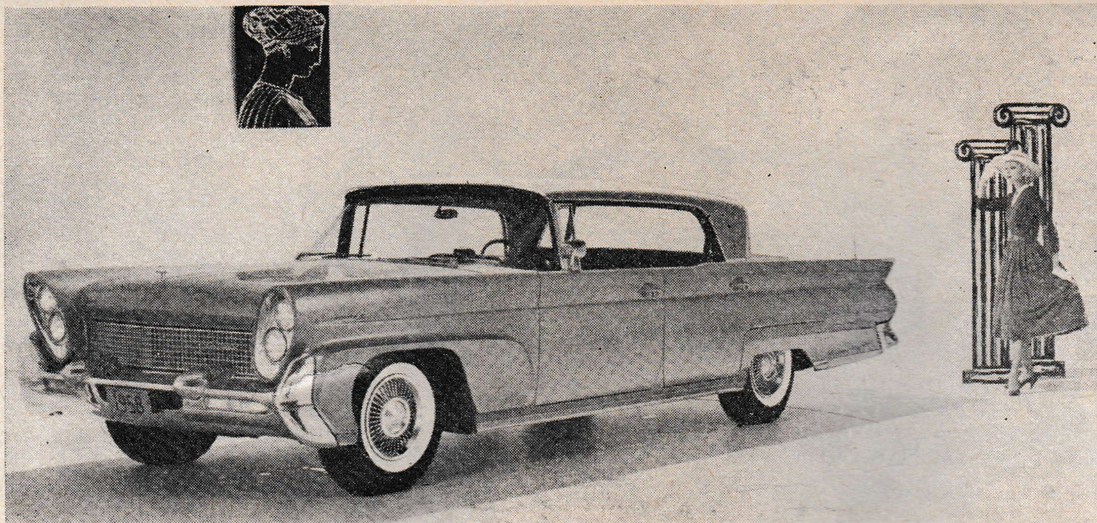
De acrylic lakken behouden hun glans echter ook zonder poetsen en voor een lange tijd is wassen van de wagen voldoende om de oude glans volledig terug te brengen. Het beste werd dit enkele jaren geleden voor ons gedemonstreerd door een aantal wagens die het eigendom waren van de ingenieurs en chemici die bij Du Pont aan de ontwikkeling van de nieuwe lakken werkten. Van deze wagens waren de kofferdeksels in een acrylic lak gespoten en na enkele jaren leek het er veel op alsof alle wagens juist gisteren een nieuw kofferdeksel hadden gekregen. Zo groot was het contrast in glans tussen de acrylic lak en de gewone lak van de rest van de wagens.

Over de luchtvering die Oldsmobile tegen extra betaling op de 1958-modellen levert, schreven wij reeds eerder. Evenals over de zuinige motor voor de „88" serie. Oldsmobile ging over de gehele linie ook over op de vier koplampen die zowel met groot licht als met gedimd licht meer licht op de weg geven. De buitenste lamp van elk paar wordt gebruikt voor gedimd licht en alle vier lampen voor groot licht. Met groot licht heeft men ongeveer 50 pct. meer licht. Door een afstelling waarbij meer licht op het rechter deel van de weg valt, heeft men bovendien de verblinding van tegenliggers verminderd.

De zuigerverplaatsing van de Oldsmobile motoren werd niet verder vergroot. Wel werd het vermogen iets opgevoerd. Onder meer door een verhoging van de compressieverhouding tot 10 : 1. De motoren van de Super 88- en de 98-series ontwikkelen thans 305 pk. De J-2 uitvoering van dezelfde motor met drie carburateurs met twee venturi's brengt het tot een maximum vermogen van 312 pk.



Oldsmobile kreeg voor 1958 uitgebreide chroomversieringen op de zijflanken, waarmede het merk de kopers hoopt terug te winnen die in de afgelopen maanden verloren zijn gegaan. Oldsmobile kan tegen extra betaling ook met luchtvering worden geleverd.



Het ruitjesmotief van de radiatorgrille van de nieuwe Continental Mark III doet nog herinneren aan de Continental Mark II, maar voor de rest komt de wagen in grote trekken overeen met de Lincoln modellen. Op de foto is de vierdeurs hardtop van de Continental serie afgebeeld.

Lincoln en Continental kregen zelfdragende carrosserieën

Tot de nieuwe Amerikaanse modellen voor 1958 behoren Lincoln en de nauw met Lincoln verwante Continental Mark III. Deze wagens kregen als eerste onder de dure Amerikanen een zelfdragende carrosserie met schroefveren op voor- en achteras. Beide merken gebruiken dezelfde carrosserie en zijn zeer lang n.l. 5,81 meter, wat ruim 10 cm meer is dan de reeds lange 1957-modellen van Lincoln. De wielbasis nam met 12½ cm toe tot 3,32 meter. De hoogte van de wagens is echter slechts 1,44 meter, waardoor de wagens nog langer lijken dan ze al zijn.

In het uiterlijk van de wagens vindt men elementen terug die doen denken aan de Continental Mark II en bepaalde trekken die verwantschap verraden met de Lincolns van 1957 en 1956. Typisch is b.v. dat de dubbele koplampen niet paarsgewijs **naast** elkaar zijn opgesteld, maar **boven** elkaar met de bovenste lampen iets naar buiten gezet. Opvallend is ook de samenwerking van de uiteinden van de voorbumper met het plaatperswerk rond de voorwielen waardoor in het zijvlak van het voorgedeelte van de wagen een vorm te voorschijn komt die herinnert aan een voorspatbord. De achterspatborden hebben zeer ingetogen vinnen die van achteren gezien deel uitmaken van een grille, die gevormd wordt door de achterbumper.

De Lincoln Première en Capri series bestaan uit een vierdeurs sedan en een vierdeurs- en tweedeurs hardtop. In de Continental Mark III lijn vindt behalve de zojuist genoemde carrosseriemodellen een cabriolet met linnen kap „onderdak". Deze Continental cabriolet heeft onder meer als bijzonderheid een achterraam dat juist de andere kant op helt n.l. inplaats van naar voren helt de achterruit iets naar achteren. Het dak van de cabriolet lijkt daardoor langer te worden, omdat het over de achterruit heen hangt. Natuurlijk wordt deze achterruit elektrisch op en neer bewogen en verdwijnt evenals de kap in het achterruim wanneer de bestuurder van zijn gesloten, een open wagen wil maken.

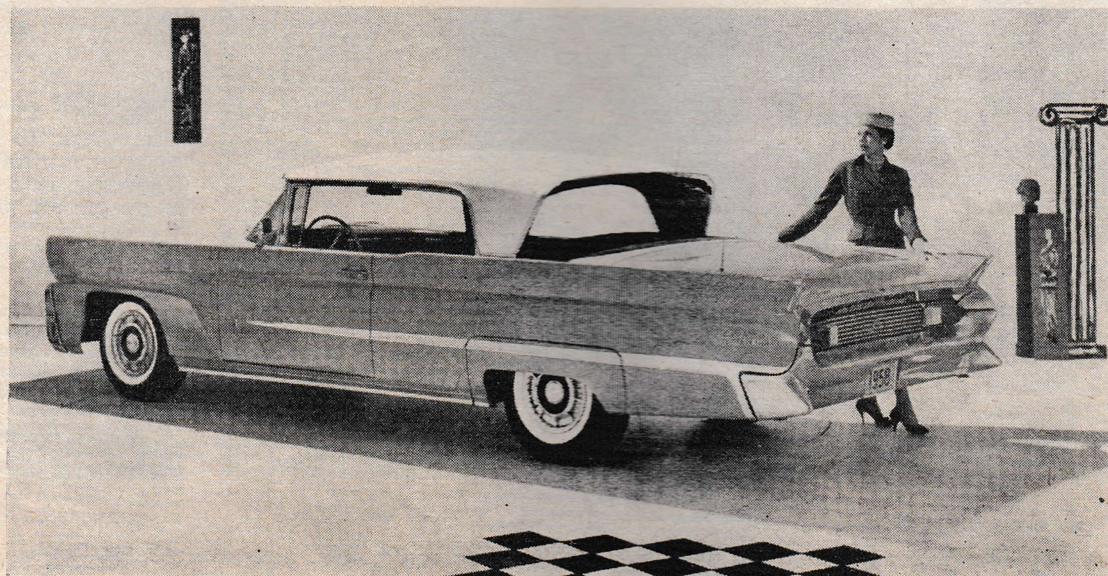
De motor van de Lincoln en Continental heeft een cilinderinhoud van niet minder dan 7.05 liter waaruit bij een compressieverhouding van 10.5 : 1 een vermogen van maximum 375 pk komt bij 4800 omwentelingen per minuut. Het motorkoppel is bijna 68 kgm meer dan menige zware dieseltruck ter beschikking heeft. De motor heeft dezelfde wigvormige verbrandingsruimte in de cilinders die wij reeds tegenkwamen bij de grote Edsel. Deze wigvormige verbrandingsruimten worden gevormd door de cilinderblokken onder een hoek van 90 graden met de hartlijn van de cilinders te vlakken. Een der voordelen van deze constructie is b.v. de grotere ruimte die men voor de kleppen krijgt.

Natuurlijk zijn zowel de Lincoln als de Continental Mark III voorzien van alle gemakken zonder welke een Amerikaan zijn automobiel niet volledig acht. In het bijzonder de binnenafwerking van beide wagens is uiterst royaal met nylon en echt lederen bekleding. Beide merken kunnen worden geleverd met een gecombineerde verwarming en koelinstallatie die onder alle weersomstandigheden voor een comfortable temperatuur in de wagen zorg draagt.

Edsel met luchtvering

In november zal op de Edsels tegen extra betaling luchtvering verkrijgbaar zijn. Het systeem heeft afzonderlijke luchtveren voor de vier wielen en drie regelkleppen. Twee voor de voorwielen en een voor de achteras.

FANWOOD N.J. W. A. KERKUM

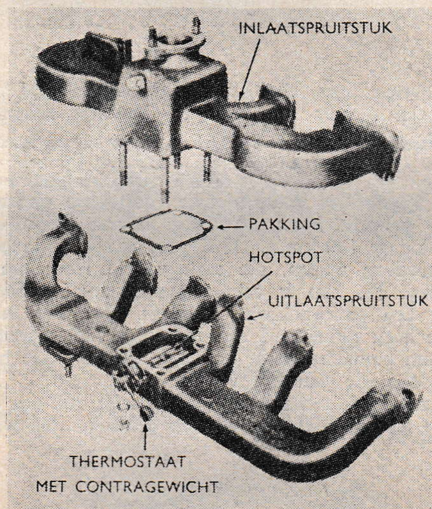


De nieuwe Lincoln modellen die Ford voor 1958 uitbracht zijn niet minder dan 5,81 m lang. De wagens lijken nog langer dan zij al zijn door de geringe hoogte die slechts 1,44 m bedraagt. De wagens hebben een zelfdragende carrosserie en schroefveren rondom.



AANDACHT VOOR DE HOTSPOT.

Het inlaat- en uitlaatspruitstuk van de motor hebben bij de meeste auto's een gemeenschappelijke plaats waar ze elkander raken. Op dit punt treft men de „hotspot" bestaande uit een stalen wand, al of niet voorzien van een thermostatisch bediende klep. Deze hotspot dient om bij koude motor het gasmengsel, dat door het inlaatspruitstuk de motor bereikt, voor te verwarmen met behulp van de hete uitlaatgassen. Op deze wijze wordt een betere verbranding verkregen.



In- en uitlaatspruitstuk met hotspot.

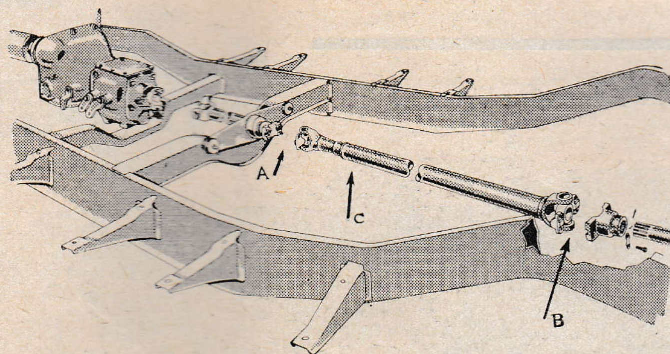
In de praktijk constateren wij, dat de hotspot van veel motoren defect is doordat de klep vastzit of doordat de thermostaat niet meer werkt. Vooral in de winter is deze voorziening echter noodzakelijk en het is dan ook van belang aan de goede werking van de hotspot aandacht te besteden. Bij motoren, die geen thermostatisch geregelde hotspot hebben doch uitsluitend een gemeenschappelijke stalen wand tussen in- en uitlaatspruitstuk, zoals de Citroën 2CV, komt het een enkele keer voor, dat deze wand door corrosie is aangetast en „doorgevreten." Het inlaatmengsel neemt dan op deze plaats afgewerkte uitlaatgassen mede, waardoor een vals mengsel ontstaat, dat de motor slecht en onregelmatig doet lopen. Dit is een storing, die moeilijk te localiseren is omdat er geen bereikbare onderdelen defect zijn. Men moet dus op grond van ervaring de oorzaak van een slecht lopende motor op deze wijze kunnen thuisbrengen. Het is voorgekomen, dat reeds zeer hoge, onnodige kosten werden gemaakt voordat de kwaal in de hotspot opgespoord en verholpen was.

ONDERHOUD KRUIS- EN SCHUIFKOPPELINGEN IN AANDRIJFASSEN

De kruiskoppelingen in de transmissieas, of in een aandrijfas tussen differentieel en wiel, krijgen in de praktijk dikwijls niet het onderhoud, dat ze verdienen. Bij open kruiskoppelingen treft men meestal een smeernippel aan, die in het normale smeerschema voorkomt. Indien deze smeernippels ontbreken, moeten de kruiskoppelingen iedere 20000 km. worden gedemonteerd, gereinigd en van nieuw vet worden voorzien. Bij gesloten kruiskoppelingen, zoals deze voorkomen op diverse Amerikaanse wagens, moeten de kruiskoppelingen eveneens iedere 20.000 km. worden losgenomen en van nieuw vet worden voorzien. Indien men, nadat ze opnieuw gemonteerd zijn, abnormale geluiden waarneemt, is de oorzaak daarvan de zoeken in onjuiste montage. Ze moeten n.l. precies in lijn worden geplaatst wanneer de schuifkoppeling weer op de spiebanen wordt aangebracht. Deze schuifkoppeling kan op zichzelf aanleiding tot klachten geven. Indien deze niet goed gangbaar is hindert de transmissie-as de beweging van de achterbrug in de veren en veroorzaakt een bonkend effect. Bij onafhankelijk geveerde achterwielen (Mercedes, Borgward, Renault, enz.) kan een stroefwerkende of een vastzittende schuifkoppeling zelfs de oorzaak zijn, dat de wagen een zeer slechte wegligging heeft. Ook in dit geval wordt de beweging van de wielen op de veren dan door de aandrijfas gehinderd.

VONKEN AAN VOORZIJDE MOTOR.

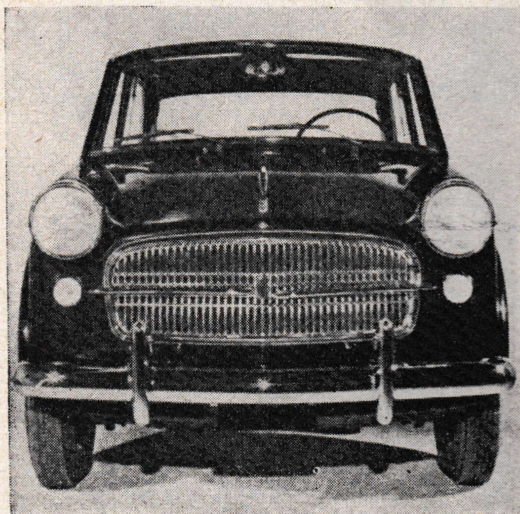
Bij sommige motoren, o.a. Fiat, worden de eigenaars soms verontrust indien ze in het halve duister de motorkap oplichten en duidelijk vonken zien overspringen aan de voorzijde van de motor. Om precies te zijn ziet men deze vonken tussen de cilinderkop en de ventilatorpoelie. Op het eerste gezicht schijnen deze vonken verband te houden met een storing in de ontstekingsinstallatie doch in feite hebben ze daar niets mee te maken. Ze zijn van onschuldige aard en ontstaan door statische elektriciteit, die opgewekt wordt door de wrijving van de ventilatorriem. Men kan ze doen verdwijnen door massaverbinding aan te brengen.



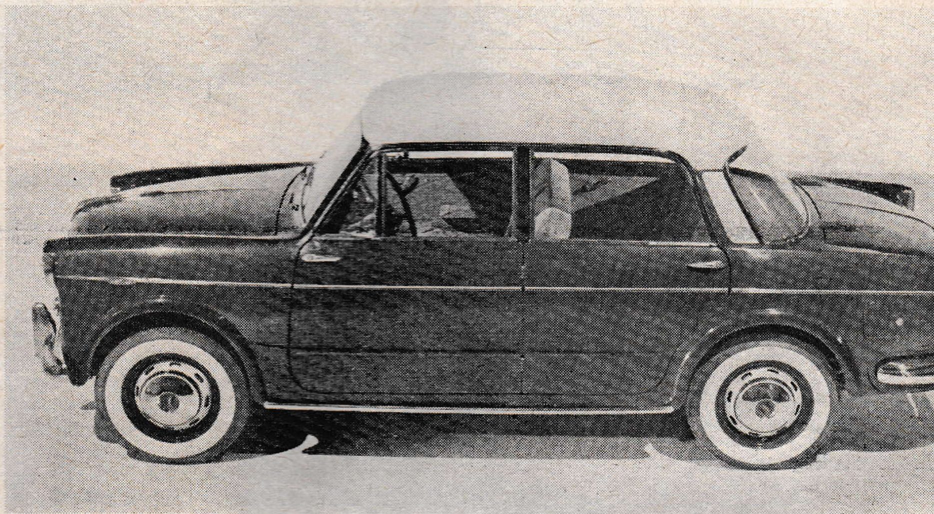
Chassis met transmissie-as en kruiskoppelingen. In deze afbeelding ziet men open kruiskoppelingen bij A. en B. Het schuifstuk is bij C.

Turijn brengt:

de nieuwe Fia



1



2

Fiat zal de a.s. autotentoonstelling van Turijn opluisteren door een nieuw type te introduceren: de „1200 Gran Luce". De nieuwe wagen wordt aangekondigd met de kwaliteiten: élégance, prestaties en lage prijs.

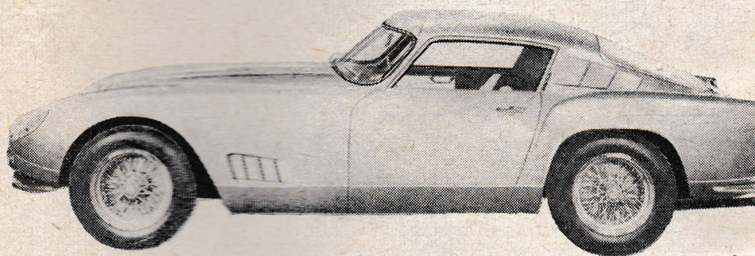
De Fiat 1200 zal mechanisch overeenstemmen met de nieuwe 1100 (model 1958) en heeft dus ook zelfcentrerende remmen. De motor heeft echter een grotere zuigerverplaatsing, n.l. 1221 cc en ontwikkelt 55 pk bij 5300 omw/min. Daardoor is ook het acceleratievermogen nog hoger dan van de 1100 en de maximum snelheid ligt boven 130 km/u.

De carrosserie is inderdaad zeer geslaagd en elegant. Er zit een suggestie van snelheid in deze vorm. De achterruit is om de hoeken doorgezet en het uitzicht rondom is praktisch ononderbroken. De wagen wordt in twee kleuren gespoten en is bijzonder smaakvol uitgevoerd. De bagageruimte is royaal van afmetingen. Onder het instrumentenbord bevindt zich een ruimte voor handschoenen, kaarten, enz. De bedieningsknoppen zijn zo plaatst dat ze geen gevaar opleveren bij krachtig remmer in geval van een aanrijding.

Een Spyder

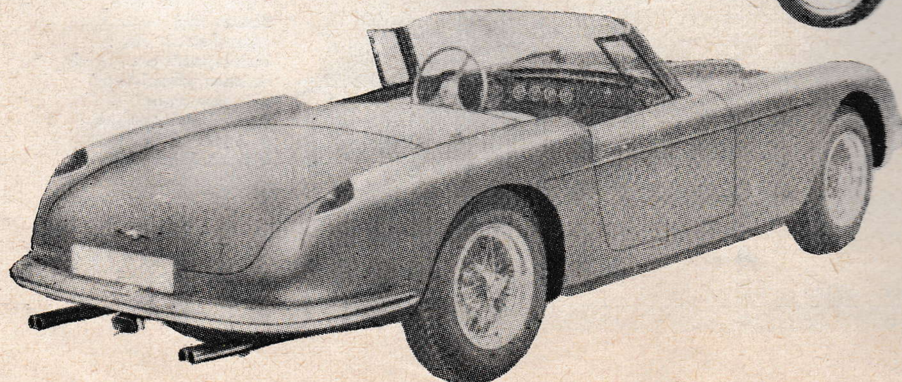
Ook het model „Spyder" is in de nieuwe 1200 serie opgeno Door het lagere gewicht heeft deze nog hogere prestaties topsnelheid ligt hier op 140 km/u. De Spyder is een buitengev aantrekkelijke sportieve wagen, die zich vooral leent om gereden te worden. De kap is echter gemakkelijk te bedi Dit model heeft een panoramische voorruit. Ook het inte is met bijzondere zorg uitgevoerd en afgewerkt. De voorzitti kunnen draaien om gemakkelijk in en uit te stappen. De ba ruimte is groter dan die van het vorige model.

Waarschijnlijk zal op de tentoonstelling te Turijn ook een a uitvoering van de nieuwe Fiat 500 worden gebracht. De wij



4

5



1200

BIJ DE FOTO'S

Foto 1:
Vooraanzicht van de nieuwe Fiat 1200.

Foto 2:
De nieuwe Fiat „1200 Gran Luce", die op de a.s. tentoonstelling te Turijn zal worden geïntroduceerd. Deze komt in de plaats van de 1100 TV en heeft een fraaiere carrosserie en een grotere, doorlopende achterruit. Het front is gelijk aan dat van de nieuwe 1100 (type 1958).

Foto 3:
In de nieuwe serie Fiat 1200 is ook het model „Spyder" weer opgenomen. Dit is een bijzonder aantrekkelijke sportwagen, die met de thans tot 1221 cm³ vergrote motor een topsnelheid van 140 km/u haalt.

Foto 4:
De Ferrari 250 Gran Turismo als „Berlinetta" coupé.

Foto 5:
De Ferrari 250 Gran Turismo als 2-persoons cabriolet, gecarrosseerd door Pinin Farina.

gen zullen dan bestaan uit andere zijruiten die verder geopend kunnen worden en er is sprake van dat een (derde) zitplaats zal worden toegevoegd achter de beide stoelen.

Verder nieuws over Turijn

De bezoekers van de tentoonstelling te Turijn zullen voorts o.a. enkele briljante nieuwe Italiaanse sportwagens aantreffen. Ferrari heeft reeds enkele bijzonderheden gepubliceerd over een nieuwe 250 Gran Turismo. Wij nemen enkele foto's op die een indruk geven van deze wagen. Door de constructie is een zeer laag gewicht mogelijk geworden. De snelheid kan dan ook tot 250 km/u worden opgevoerd. Men zegt dat deze Ferrari niettemin comfortabel en opvallend geruisloos is.

Opmerkelijk is ook de Maserati 3500 Gran Turismo welke geëxposeerd zal worden met een carrosserie van Alemanno en Touring.

ATHOS EVANGELISTI.

Technische specificatie

Motor:
4-cilinder kopklepmotor, klepbediening door stoterstangen en tuimelaars, boring 72 mm, slag 75 mm, zuigerverplaatsing 1221 cm³, compressieverhouding 8 : 1. Max. vermogen 55 pk bij 5300 omw/min. Weber carburateur met dubbele venturi en acceleratiepomp.

Transmissie:
Enkelvoudige droge plaatkoppeling. Vier-versnellingsbak. Schakelhefboom op de stuurkolom.

Snelheid in de verschillende versnellingen:

In	I:	35 km/u
„	II:	60 km/u
„	III:	90 km/u
„	IV:	135 km/u

Motorvermogen bij verschillende toerentallen:

Bij	1500 omw/min	16,5 pk
„	3000 omw/min	34 pk
„	4500 omw/min	51,5 pk
„	5300 omw/min	55 pk

Het maximum koppel is 8,3 kgm en wordt geleverd bij 3000 omw/min.

Brandstofverbruik:

Bij	50 km/u	constant	4,8 l per 100 km
„	60 „	„	5,2 l per 100 km
„	70 „	„	5,8 l per 100 km
„	90 „	„	7,2 l per 100 km
„	110 „	„	9 l per 100 km

Acceleratievermogen:

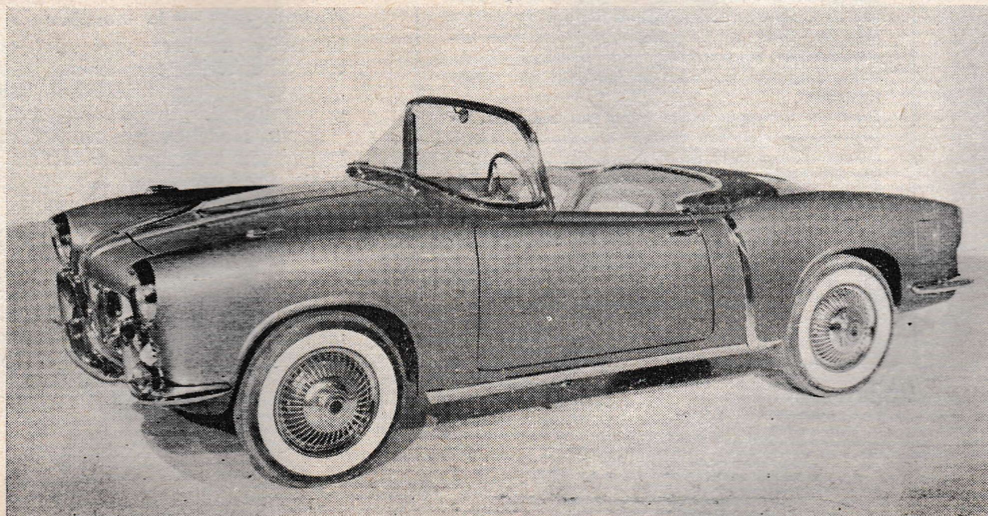
0— 60 km/u	9,2 sec.
0— 80 km/u	15,1 sec.
0—100 km/u	24,3 sec.

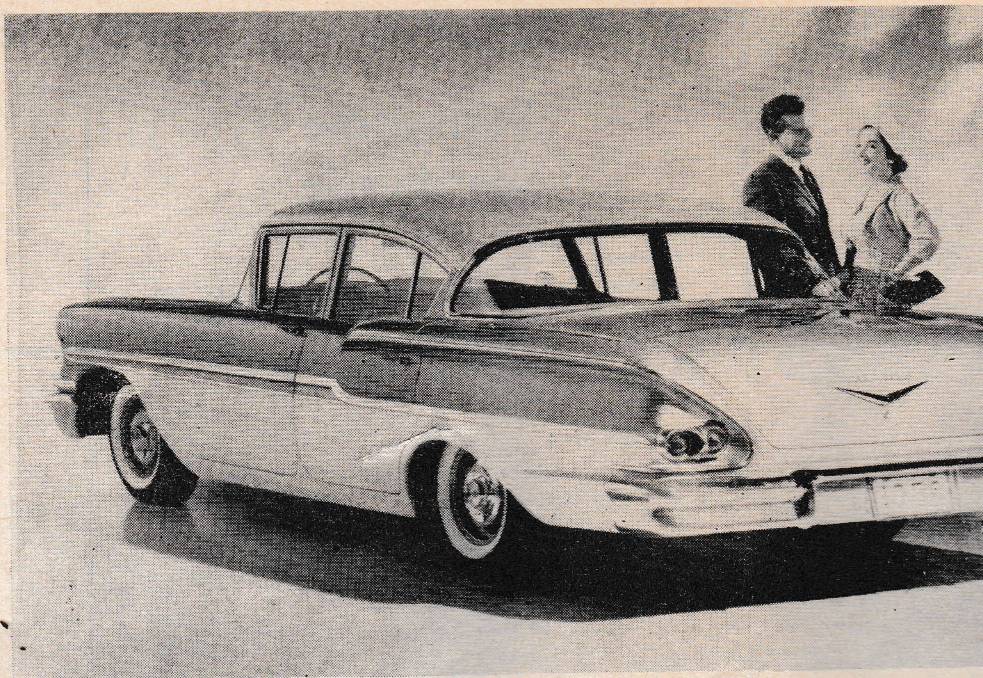
Klimvermogen:

Maximale helling, te bestijgen in	I	35 %
	II	19,5%
	III	12 %
	IV	6,5%

auto-tentoonstelling Turijn

geopend van
30 oktober
tot 10 november





De nieuwe Chevrolet 1958 heeft diverse verbeteringen. Er zijn nu drie series met in totaal 19 modellen.



Een zeer aantrekke model van Chevro voor 1958; de „ pala" cabriolet.

Zojuist aangekondigd:

De Chevrolet voor 1958
De nieuwe Mercury

TOEN dit nummer van „De Auto" reeds in gereedheid was gebracht ontvingen wij de gegevens en foto's van de Chevrolet voor 1958 en die van de nieuwe Mercury. Dank zij de voortvarende en zeer gewaardeerde medewerking ter drukkerij kwam uitbreiding van het blad in het veld der mogelijkheden.
Door de bovengeschetste gang van zaken is het begrijpelijk dat het hierbij afgedrukte Amerikaanse nieuws over de 1958-ers niet kon aansluiten bij dat, hetwelk op de voorgaande bladzijde is opgenomen. Voorts is, door het zo plotseling losbarsten van de stroom van nieuwe modellen uit de V.S., dit nummer sterk Amerikaans georiënteerd, zoals dit trouwens, tengevolge hiervan, steeds in de herfstmaanden het geval is. Zodra de stroom van nieuwe wagens uit de States gestremd is wordt het evenwicht uiteraard hersteld.

IN 1958 bestaat General Motors 50 jaar. Ter gelegenheid van dit gouden jubileum brengt Chevrolet modellen die ingrijpende vernieuwing hebben ondergaan.

Nieuwe series — 19 modellen

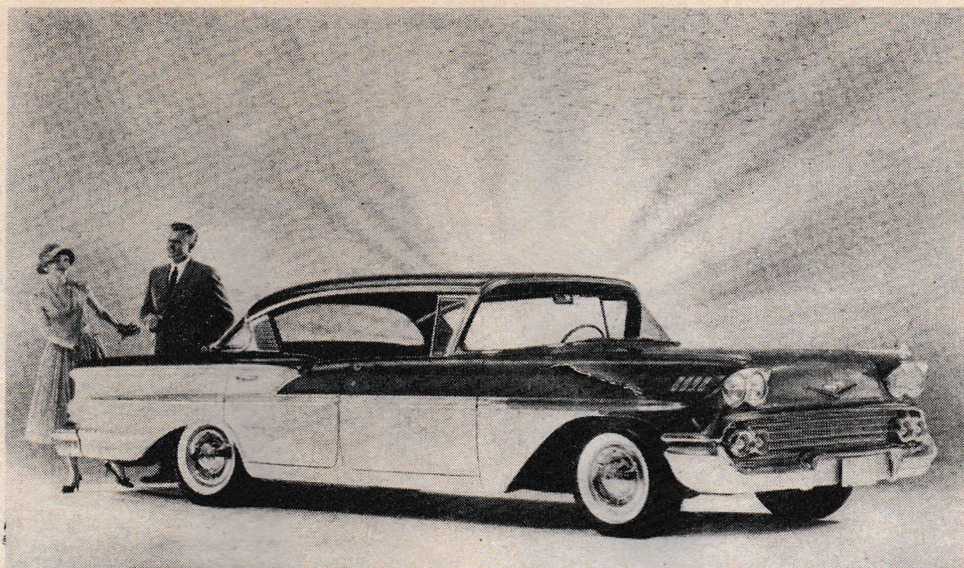
Er zullen nu twee „Bel Air" series zijn. Bovendien ontvangen alle andere Chevrolet series een nieuwe naam. De „Special" heet thans „Delray", de „Deluxe" is een „Biscayne" geworden en de station wagons zijn ondergebracht in de „Brookwood" serie.

In de modellen handhaaft Chevrolet de gewoonte om een zo groot mogelijke verscheidenheid te bieden.

De luxueuze „Bel Air" is leverbaar als 4-deurs Sedan, 4-deurs Sport Sedan, 2-deurs Sport Sedan en als Convertible, de „Impala". Vierdeurs Sedans zijn verder te verkrijgen in de „Biscayne" en in de „Delray" series. In de „Brookwood" serie zijn er twee station wagons, een voor 6 en een voor 9 personen.

De meeste van deze modellen bestaan in verschillende versies, volgens de motor-transmissiecombinatie waarmee zij zijn uitgerust. Daardoor komt men in werkelijkheid tot een totaal van niet minder dan 19 modellen. Ook de „Corvette" komt weer op het programma voor.

De Chevrolet 1958 als vier-deurs hardtop. Op deze foto ziet men ook de uitvoering van het nieuwe front met de dubbele koplampen volgens de huidige Amerikaanse modeontwerpers.



De nieuwe Chevrolet is slechts 1,46 m hoog, zodat een volwassene er gemakkelijk overheen kijkt. Tevens is de carrosserievloer verlaagd en de wielbasis tot 2,99 m verlengd. De stabiliteit is daardoor toegenomen. Chevrolet heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook de structuurstijfte van de carrosserie te vergroten. Een aantal bouwelementen, zoals het nieuwe torpedofront met dubbele wand, vloerdrempels in doosprofiel en zwaardere middendeurstijlen onder de middenfrieslijn zijn speciaal daarop berekend. Dat daardoor de levensduur van de wagen, en voor de passagiers de veiligheid zijn vergroot, behoeft geen betoog.

In de Chevrolet 1958 heeft de bestuurder een nog ruimer uitzicht: de zijstijlen van de panoramische voorruit staan thans schuin naar achter, zodat iedere belemmering op de hoeken is opgeheven.

De inlaat van de ventilatielucht is in het torpedofront aangebracht; de lucht wordt boven het niveau van uitlaatgassen en stof opgenomen en is bijgevolg zuiverder.

„Wespentaille" frame

Het frame van de Chevrolet 1958 is in de vorm van een „X" gebouwd. Opzij zijn er dus geen langsliggers. Deze nieuwe vorm maakte het mogelijk de lijn van de wagen te verlagen, zonder dat men daardoor gedwongen was het interieur te verkleinen; hij bevordert tevens de eenheid in constructie tussen frame en chassis. De torsiestijfte van het X-vormige frame is bovendien 30 pct. groter.

Nieuwe achtervering

Wat de vering betreft, moet in de eerste plaats vermeld worden, dat de in Amerika geïntroduceerde luchtvering op de Beneluxmarkt niet beschikbaar is.

Chevrolet heeft evenwel op al zijn modellen de traditionele bladveren achter vervangen door een systeem met robuuste schroefveren. De onderste draagarmen zijn scharnierend gemonteerd, met hun voorste uiteinde aan het frame, en hun achterste uiteinde aan de as.

De verticale bewegingen, èn de rem- en aandrijfkrachten van de as worden door deze onderste draagarmen opgenomen. Eén enkele U-vormige bovenste draagarm is scharnierend gemonteerd aan het achterashuis en buigt naar boven als verbinding met het frame. Deze bovenste draagarm neemt de zijwaartse stabiliteit voor zijn rekening.

De nieuwe motoren

Alle modellen van de series Delray 1100, Biscayne 1500 en Bel Air 1700 zijn uitgerust met de „Blue Flame" zescilinder; deze motor levert met een compressieverhouding van 8,25 : 1 een vermogen van 147 pk.

De modellen van de serie Bel Air 1800 hebben de supervierkante „Turbo-Fire" V8 motor als krachtbron. Het vermogen van deze motor bedraagt 188 pk.

De overbrengingen van de Synchro-Mesh versnellingsbak zijn nauwkeurig aangepast aan de krachtbron. Voor de V8 modellen liggen de verhoudingen daarom dichter bij elkaar.

De automatische Powerglide transmissie ten slotte is eveneens verfijnd: deze is robuuster geworden en functioneert soepeler.

MERCURY brengt:

Voor 1958 komt de Mercury Division van de Ford Motor Company uit met 4 series, onderverdeeld in 20 modellen, t.w.: 5 modellen in de Monterey serie; 6 modellen in de Montclair serie; 3 modellen in de Park Lane serie en 6 modellen in de Station Wagon serie.

Het vlaggeschip van de 1958 Mercury is de Park Lane met een 8 cm grotere wielbasis en een 17 cm grotere totaallengte dan bij de overige series. De 3 modellen van de Park Lane zijn: een 2- en een 4-deurs Hardtop, benevens een Convertible.

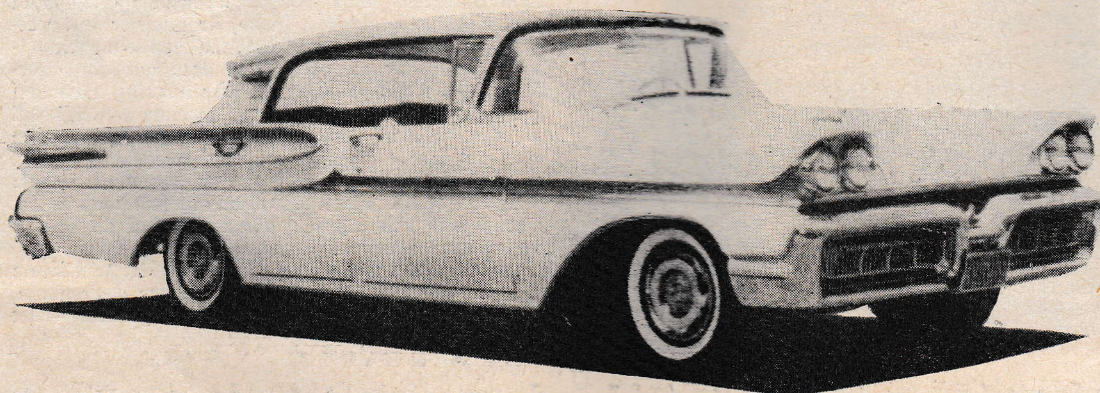
De Park Lane is uitgerust met de nieuw ontworpen Marauder 360 pk motor van 7,1 liter en een Multi-Drive Merc-O-Matic, automatische transmissie.

De Multi Drive heeft 3 schakelmogelijkheden, n.l. één voor normaal gebruik, één voor snel accelereren, en grote trekkracht en één bergversnelling voor gebruik speciaal tijdens het afdalen.

De uiterlijke veranderingen van de Monterey en Montclair bestaan voornamelijk uit dubbele koplampen op alle modellen, een verfraaide grille en enigszins veranderde achterlichten.

Belangrijk zijn de inwendige wijzigingen. Geheel nieuw ontworpen motoren, de z.g. Marauder V-8's geven de Mercury een fellere acceleratie.

Een groter motorvermogen vraagt een groter remvermogen. Het remoppervlak van deze hydraulisch, inwendig uitzettende remmen is derhalve vergroot tot 1506 cm². Nieuw is hier het zelfbijstellen van de remmen, zodat het periodiek nastellen bij de Dealer tot het verleden behoort. De motorkap van de Mercury is verlaagd, waardoor het zicht op de weg is toegenomen.



Een 4-deurs hardtop Mercury uit de Parklane serie.

Sir William verrast ons weer

De dubbele streep

Bootdiensten over Het Kanaal uitgebreid

Nieuwsbrie[f] ui[t]...

VAN ONZE ENGELSE CORRESPONDENT: PAUL WEST



IN één van mijn laatste brieven vertelde ik u, dat Sir William Rootes, die al verscheidene malen getoond heeft een meester in het bewaren van geheimen te zijn, wel eens op de vooravond van de Londense autotentoonstelling plotseling met een verrassing voor de dag kon komen. En zoals u weet, heeft hij dit gedaan. Eigenlijk dacht ik, dat hij een nieuwe Sunbeam zou aankondigen. Maar zover is het blijkbaar nog niet. Sir William kwam nu met een nieuwe stationwagon op de proppen. Hiermee is de Singer-„Gazelle" serie voltooid. Eveneens „onthulde" hij een Humber Hawk station-wagon die leverbaar zal zijn met handschakeling dan wel met automatische bediening. In het vervolg zullen we Sir William nog wat beter in de gaten moeten houden.

Sinds enige maanden heeft het ministerie van verkeer op enige hoofdwegen geëxperimenteerd teneinde de verkeersongevallen, die door onvoorzichtig inhalen veroorzaakt worden, te verminderen. Men heeft o.a. op de hoofdweg A-20 van Londen naar Dover en Folkestone, een „goede" bekende van de continentale toeristen die ons komen bezoeken, hier en daar twee witte asverkeersstrepen laten aanbrengen, waarvan de een ononderbroken en de andere een stippellijn vormt. Deze dubbele lijn vindt men vooral in die bochten waar de weg onoverzichtelijk en inhalen dus gevaarlijk is. In overeenstemming met de richting van de bocht en zijn vorm zal de ononderbroken asstreep nu eens links en dan weer rechts van de „streeplijn" getrokken zijn (gezien van de kant van de bestuurder). Evenals in enkele andere landen is het nu zo, dat men de niet onderbroken lijn in geen geval mag overschrijden als deze, van de rijrichting uitgezien, links van de streeplijn ligt. Is de streeplijn het dichtst bij de wagen dan mag men zich — natuurlijk onder voorbehoud van het in acht nemen van de nodige voorzichtigheid — niet op de andere weghelft begeven. In het geval dat beide lijnen ononderbroken zijn geldt uiteraard eerstgenoemde regel.

Zolang deze nieuwe veiligheidsmaatregel nog een experiment is, zal een automobilist, die er geen acht op slaat, niet bekeurd worden. Een politieagent kan hem hoogstens laten stoppen en hem op zijn fout wijzen. Mr. Harold Watkinson, de minister van Verkeer heeft zo juist meegedeeld, dat, zodra alle hoofdwegen van het koninkrijk van deze dubbele asverkeersstrepen zijn voorzien, hetgeen naar hij aanneemt een jaar of twee zal vergen, de regeling wettelijk zal worden. Toen hij deze maatregel aankondigde, zei de minister, dat er eigenlijk een Europese overeenkomst zou moeten zijn wat betreft het markeren van wegen. Engeland zou zich aan deze overeenkomst houden. Z.i. zou er dan een algehele verandering in de manier van markeren van wegen komen.

Tijdens dezelfde persconferentie zei Mr. Watkinson dat het wel zijn bedoeling is er naar te streven om, zoals dit reeds in andere landen wordt gedaan — het

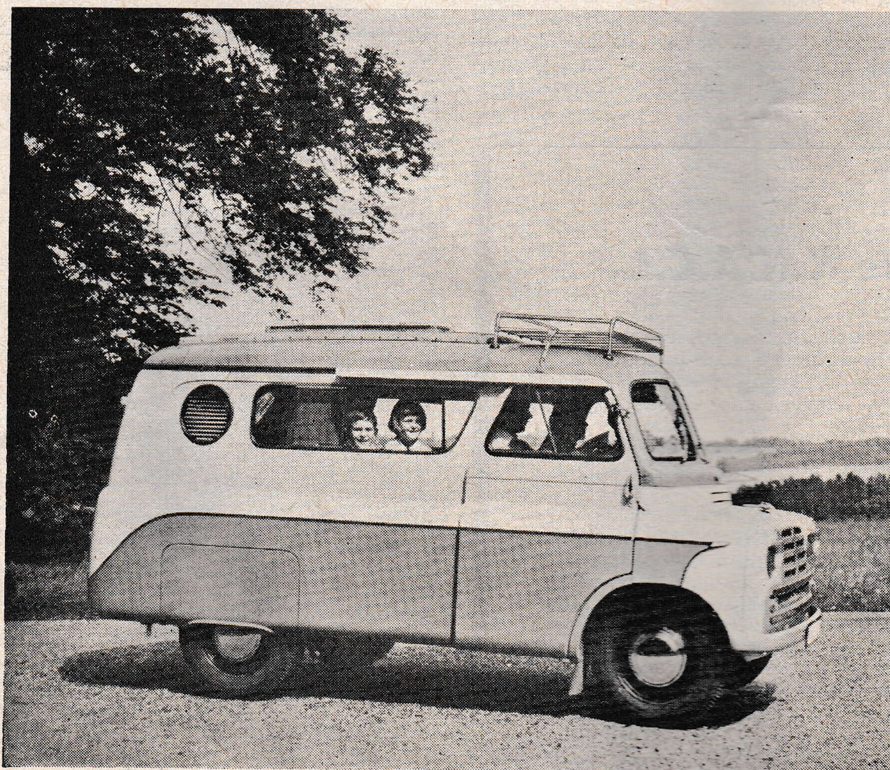
Vorige week plaatsten wij een foto van een op een Vauxhall Bedford chassis gebouwde, gemotoriseerde caravan waarin men sta-hoogte verkreeg door het aanbrengen van een soort markies-constructie. Hier nog een foto van deze schepping van Martin Walter Ltd van de andere zijde af gezien.



Londen

bepalen en incasseren van de boeten ter plaatse — ook in Engeland door te voeren. Op het ogenblik is er echter nog geen sprake van. Na de automobilisten beloofd te hebben dat over het gehele land een aantal nieuwe autowegen zal aangelegd worden, ging de minister over tot het minder populaire onderwerp van de parkeermeters, waarvan een groot aantal in Londen in gebruik zal worden gesteld. Hij zei, dat hij niet te veel achter deze zaak wilde heenzitten, voordat alle stemmen van de tegenpartij zijn gehoord. Wat de maximumsnelheid in de bebouwde kom van 65 km betreft in plaats van 50 km, verklaarde mr. Watkinson, dat in januari aanstaande verdere proeven zullen worden genomen. Hij hoopte dat het er van komen kan dat over het hele land eerstgenoemde maximum snelheid zou kunnen worden ingevoerd. Wat de verkeerstekens aangaat, deze moeten voor de nieuwe wegen groter worden en op algemeen verzoek meer en meer in overeenstemming gebracht worden met die van het vasteland van Europa. Enige van deze tekens, van een Amerikaans type, die witte letters op een zwarte achtergrond vertonen of een reflecterend oppervlak hebben, zijn te Slough, enige mijlen van Londen Airport, als proef opgesteld. In 1958 zal het verplicht worden de auto's op remmen, lichten en stuurinrichting te laten testen. De minister was het er mee eens, dat er veel onnadenkende autobestuurders zijn die domweg midden op de weg blijven rijden in een uiterst langzaam tempo, daardoor andere autorijders sterk irriterend en hen tot roekeloosheid drijvende. Ongetwijfeld moeten wij allen meer discipline tonen, zei hij. Een rekensommetje: Het nieuwe wegenprogramma voor Engeland en Wales strekt zich over vier jaren uit en wel van 1958-1962. Het zal in totaal £ 240.000.000 gaan kosten. De belasting die jaarlijks van het wegverkeer wordt ontvangen beloopt momenteel £ 500.000.000. Dus 240 miljoen Ponden uitgeven en 2000 miljoen ontvangen! Dat is slechts 12 pct. van het geld dat de automobilisten opbrengen. De rest wordt voor andere doeleinden gebruikt. Twaalf procent is wel een zeer povere tegemoetkoming.

Steeds meer automobilisten steken jaarlijks met hun auto Het Kanaal over, verlangend om aan de overkant betere accommodatie en beter voedsel te vinden en enige tijd te leven zoals de bewoners op het vasteland. Hoewel deze steeds groter wordende drang de hotel- en pensionhouders aan de Britse kust helemaal niet gelegen komt, varen de lucht- en bootlijnen er wel bij, evenals de Britse spoorwegen, die alleen voor de verbinding tussen de havens van Engeland en Frankrijk aan Het Kanaal zorgen. De vooruitzichten zijn zo goed, dat de British Railways, de Belgian State Marine en de French Calais-Dover Line, besloten hebben het aantal schepen voor het vervoeren van auto's met hun passagiers te vermeerderen. Drie schepen, van elk der bovengenoemde maatschappijen één, zullen in de eerstkomende achttien maanden ingezet worden. Dat wil zeggen dat de capaciteit van de boten die van de haven van Dover gebruik maken, stijgen zal van 345 tot 710 auto's. En natuurlijk hopen de automobilisten van beide zijden van Het Kanaal nog steeds, dat de tunnel ten lange leste gebouwd zal worden. Wat zou de grote Napoleon van wie dit idee uitging, zeggen als hij uit zijn graf in de Invalides kon opstaan? „Wat! Nog niet?”....



De Vauxhall Bedford caravan met ingeklapte dakconstructie.

SPORTOVERZICHT

● **DE INSCHRIJVING** voor de Rally Monte Carlo sluit op 7 november. Dat is dus kort dag. Geïnteresseerden verwijzen wij naar de op deze pagina afgedrukte oproep voor een bijeenkomst van Rallye-rijders in het Kurhaus te Scheveningen op zaterdagmiddag 2 november. Deze oproep die rechtstreeks verstuurd is naar de deelnemers uit vroeger jaren kon helaas niet meer worden opgenomen in het nummer van De Auto van de vorige week. Wij beseffen dat deze daardoor wel wat aan de late kant gekomen is, maar voor de meesten toch niet tè laat naar we hopen.

● **DE HERFSTTOCHT VAN DE K.N.A.C.** wordt over dik twee weken gehouden. Degenen die met het plan rondlopen in te schrijven maar zulks nog niet deden, manen we tot spoed aan. Want op 4 november sluit de inschrijving. Men zie ook het kader dat op deze bladzijde is gepubliceerd.

● **DE EILANDENRIT,** het evenement van de Merwerijders dat in zo bijzonder hoog aanzien staat — en terecht mogen we wel zeggen — start op zaterdag 9 november te 10.31 uur in het rolschaatsenstadion te Dordrecht. Er is een A- en een B-klasse. De route, die over goed berijdbare wegen leidt, is voor eerstgenoemde klasse 240 kilometer en voor de B-ers 170 kilometer lang. Aanvragen voor reglementen, inschrijvingen en inlichtingen bij het secretariaat van de Merwerijders, Rozenhof 23 te Dordrecht, telefoon 01850—6773.

DE PORSCHE-CLUB HOLLAND ging — 23 man en vrouw sterk — wederom naar Merano voor de Porsche-bijeenkomst die daar jaarlijks gehouden wordt. Het moet zo'n pracht van een feest geweest zijn, dat de eerste deelnemers pas dinsdagsmorgens vertrokken, terwijl het festijn toch zondagavond al afgelopen was. In totaal kwamen er 215 Porsche-rijders bij elkaar uit alle delen van Europa. Natuurlijk waren er ook allerlei wedstrijden aan de bijeenkomst verbonden. De heer en mevrouw Ankersmit werden tiende in het algemeen klassement, Van Bennekum werd eerste in de rem- en acceleratieproef, mevrouw Vink werd derde bij de dames. In de klassementsproef bezette de equipe Leerdam-Waelbers de vierde plaats.

Carel Godin de Beaufort kreeg voor de prijsuitreiking een prachtige (kleine) zilveren Porsche, welke hem aangeboden werd door Ferry Porsche, wegens zijn verdienstelijke prestaties in diverse races.

● **DE GROTE PRIJS VAN MAROKKO** werd niet wat we ervan verwacht hadden. Oorzaak was de A-griep of de influenza zo ge wilt. Het begon zo goed. Niet de griep, maar de training. Deze deed de deur open van de kamer der goede verwachtingen. Stirling Moss maakte met zijn Valwall de snelste tijd. Hij reed het circuit, dat een lengte heeft van 7,601 kilometer rond in een tijd van 2 min. 24.2 sec. Dat betekende een gemiddelde van 189,786 km per uur. Fangio zat met deze tijd wel wat in, want met zijn Maserati bleef hij, hoe hard de wereldkampioen ook probeerde te gaan, ruim 2.5 seconde boven de tijd van de Engelsman, terwijl Brooks met zijn Vanwall bijna tipte aan Fangio's tijd. Het zag er dus naar uit dat de toegangskaarten vlot van de hand zouden gaan. Wel, dat is ook geschied. Maar enigszins bekocht moeten de Marokkanen daar in Casablanca, waar de strijd gevoerd werd, zich wel gevoeld hebben, want toen iedereen naar Moss en diens razend snelle Vanwall kwam kijken, kreeg geen sterveling (op zijn vrouw en pleegzuster na) de beroemde Brit te zien. Hij moest met A-griep het bed houden. Weg Moss. En bijna weg Fangio. Want de wereldkampioen voelde zich allesbehalve kip. Hij had koorts en noemde dat influenza. Dit is dan ook de reden, dat Fangio geen schaduw was van zijn eigen race-ik. Hij moest zich tevreden stellen met een vierde plaats en dat is nog een prestatie als je eigenlijk veel beter in bed had kunnen liggen om het uit te zieken.

Dan was er nog Collins. Ook al met koorts. En een Ferrari. Opwindende combinatie! Want de koorts scheen aanstekelijk op de vuurrode wagen te werken. Nerveus en over al zijn leden trillend, vuurde de bolide gedurende verscheidene ronden het veld aan met Collins er in. Opgejaagd, zoals dat in koortsvisioenen gebruikelijk is vloot Collins in grootse doch wel wat gewaagde stijl over de baan. De toch al niet bijster voorzichtige Engelsman reed met zijn negenendertig-zoveel beslist sneller dan hij bij 36.5 gedaan zou hebben. In de 14e ronde ging het dan ook scheef. Een tête à queue: Weg eerste plaats. Het werd een tweede. De eerste ging over in handen van Jean Behra. Maar och die tweede plaats kon Collins niet vasthouden. Want in zijn verwoede en letterlijk koortsachtige pogingen om Jean Behra met Maserati en al er uit te rijden zag de onstuimige Peter een partijtje strobalen over het hoofd en da

Bijeenkomst deelnemers Rallye Monte Carlo

Teneinde de gegadigden voor de a.s. Rallye Monte Carlo, die van 21 tot 29 januari zal worden verreden, wederom de nodige voorlichting te verstrekken ten aanzien b.v. van de keuze van de wagen, de te kiezen startplaats en van wat verder van belang kan worden geacht, zal op **Zaterdag 2 november te 14.30 uur** in een der zalen van het Kurhaus te Scheveningen, door de Sportcommissie van de K.N.A.C. een vergadering worden belegd voor allen die zich hiervoor interesseren. De heer Gatsonides, die reeds enkele verkenningen ten aanzien van de a.s. Rallye heeft ondernomen is tot ons grote genoegen bereid gevonden op de bijeenkomst over zijn ervaringen te vertellen en zijn kasberekeningen kenbaar te maken. Allen die het voornemen hebben om deel te nemen aan de Rallye Monte Carlo 1958 zijn op de bovenbedoelde vergadering van harte welkom.

CONTROLEURS

voor de a.s.
HERFSTTOCHT VAN DE K.N.A.C.,
die gehouden wordt in de nacht van 15 op 16 november, zijn

van harte welkom

Het toneel van de strijd zal zich afspelen op en rond de Veluwe. De start is bepaald te Apeldoorn. De finish ligt in Laren.

OPGAVEN liefst zo spoedig mogelijk aan het secretariaat van de K.N.A.C., Sophialaan 4 te 's-Gravenhage. Telefoon: 18 41 30.

Schreef U reeds in voor de

Herfsttocht van de K.N.A.C.?

de befaamde en oudste nachtrit van het land waaraan reeds duizenden vóór u deelnamen?

NOG NIET? Dan moet u zich thans wel haasten, want de inschrijving sluit op maandag 4 november.

Aanvragen voor reglementen en inschrijvingen bij het secretariaat van de K.N.A.C., Sophialaan 4 te 's-Gravenhage.

START: 15 november 19.00 uur te Apeldoorn. **FINISH:** 16 november 7.00 uur te Laren. **AARD VAN DE RIT:** Kaartleesrit op stafkaarten. **GEMIDDELDE SNELHEID:** A-klasse 40 kilometer per uur; B-klasse 32 kilometer per uur. **INSCHRIJFGELD:** *f* 35,— per auto, ontbijt voor twee personen inbegrepen, evenals de kosten van zeven stafkaarten per deelnemer.

betekende voor hem het einde van de race en voor de Ferrari een algehele chassis- en carrosserie revisie.

In de 45ste ronde raakte de Maserati van de Fransman Jean Lucas van de baan en botste daar tegen twee wagens van het gevolg van de Sultan van Marokko, die daar — op een verboden plaats — geparkeerd waren. Twee der inzittenden werden gewond, evenals de coureur die naar het ziekenhuis moest worden getransporteerd. Zijn toestand leek niet ernstig. In het eerste ogenblik van tot chaos leidende opwinding vermeende men dat het de Sultan zelf was, die bij het ongeluk was betrokken. Deze zat echter warm en wel op de tribune. Het waren slechts zijn ongelukkige volgelingen die klaarblijkelijk geen geld voor toegangskaarten te missen hadden. Voortreffelijk was de hulpverlening. Er werd n.l. meteen een dokter in een helikopter omhoog gezonden teneinde zo snel mogelijk op de plek des onheils te kunnen dalen voor het verlenen van medische bijstand. Intussen kwam er in de stand geen enkele wijziging meer. De uitslag luidde: 1. Jean Behra met Maserati; 2. Stuart Lewis Evans met Vanwall; 3. Maurice Trintignant met B.R.M.; 4. Juan Manuel Fangio met Maserati; 5. Harry Schell met Maserati.

NIEUWS VAN ALLE KANT

A. PERSYN OVERLEDEN

Het is wel een droeve coïncidentie, dat wij in dit nummer van De Auto, waarin het verslag van de 15e Wegverkeersdag is opgenomen, melding moeten maken van het overlijden van een oud vriend van de K.N.A.C., de heer A. Persyn uit Antwerpen, indertijd hoofd van de dienst van het wegverkeer in België.

De oudere deelnemers aan de Wegverkeersdagen zullen zich ongetwijfeld herinneren dat de heer Persyn op de eerste Wegverkeersdag van de K.N.A.C. in 1935 en later nog eens op de vierde, in 1938, lezingen heeft gehouden over wegen- en verkeersvraagstukken in België. De heer Persyn komt de eer toe de eerste te zijn geweest, die een toeterverbod in de bebouwde kommen wist in te voeren.

K. LANDEWEER †

Klaas Landeweer overleden. Het gaf ons een schok, niet alleen doordat het ons zo plotseling overviel, maar ook en vooral, omdat de autowereld in hem een van zijn markantste figuren en prettigste collega's verliest. Landeweer, bestuurslid van de R.A.I., lid van de Rotary Club, was leider van een groot bedrijf, maar hij bleef door de jaren heen de eenvoudige mens, die niet schroomde zelf de overall aan te trekken, als er bijzonder moeilijke problemen moesten worden opgelost. Geheel in overeenstemming met de bescheidenheid die zijn karakter sierde, heeft de begrafenis in alle stilte plaats gehad.

K.N.A.C.-LEDEN NAAR PARIJS EN RENAULT

Doordat nog enkele plaatsen voor de K.N.A.C.-reis naar Parijs en de Renaultfabrieken zijn vrijgekomen, kunnen er nog drie tot vier deelnemers worden ingeschreven. De excursie vindt plaats op 19, 20, 21 en 22 november. Gegadigden worden verzocht zich zo snel mogelijk in verbinding te stellen met het secretariaat van de K.N.A.C., Sophialaan 4, 's-Gravenhage, telefoon 184130.

AUTOMUSEUM 's WINTERS GESLOTEN

Het Automuseum te Driebergen is jaarlijks gesloten van 16 oktober tot de dag voor Pasen. De directie verzoekt ons dit te vermelden, aangezien er nog steeds bezoekers komen, die dan een vergeefse tocht maken.

DR J. F. O. HUESE WEER TERUG IN NEDERLAND

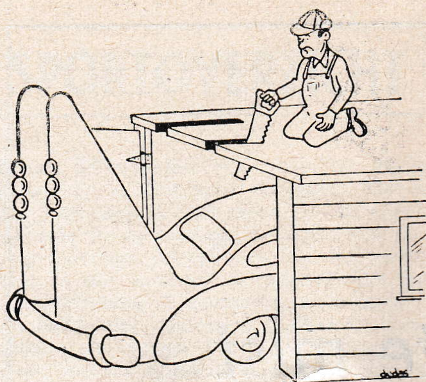
Onze medewerker, Dr. J. F. O. Huese, de lezers welbekend door zijn altijd bijzonder interessante en humoristisch getinte bijdragen met betrekking tot zijn reizen door Afrika, is dezer dagen weer in ons land teruggekeerd. Doktor Huese die van 1926 tot 1946 als chirurg gewerkt heeft in Goes is voorlopig in deze plaats neergestreken. Over enkele maanden zal het echtpaar Huese weer naar Afrika vertrekken. Wij hebben nog enkele belangwekkende bijdragen van de reizende chirurg in portefeuille, artikelen die wij in de loop der volgende maanden aan onze lezers hopen aan te bieden.

SHERLOCK HOLMES STANDBEELD IN MEIRINGEN

Conan Doyle heeft in zijn wereldberoemde detective-romans de held en detective Sherlock Holmes, op zo'n sympathieke en levensechte wijze geschilderd, dat miljoenen lezers uiteindelijk geen onderscheid meer maken tussen legende en waarheid en de goede Sherlock Holmes als levende figuur accepteren. Er zijn verschillende Sherlock Holmes-verenigingen opgericht van geleerden, artsen en professoren, die zich met de criminele problemen van hun idool bezighouden.

De zwaarste strijd van Sherlock Holmes moest zich in het Zwitserse plaatsje Meiringen bij de Reichenbach-watervallen hebben afgespeeld. Zijn verbitterde tegenstander, Dr. Morialithy, wachtte hem daar op in een hinderlaag, nadat het hem — Dr. Morialithy — was gelukt de eveneens legendarische vriend van Holmes, Dr. Watson weg te lokken. In een zware strijd werd Sherlock tenslotte overwinnaar nadat beide tegenstanders in de rotskloof omlaag stortten.

Deze plaats werd kortgeleden door de Sherlock Holmes Club uit Minneapolis bezocht en met medewerking van de Burgemeester van Meiringen brachten de Amerikanen op de plaats, waar Holmes met Morialithy op de vuist gingen een gedenkteken aan ter herinnering aan hun meester-detective.



Zonder woorden.

(Automotive News)

KON. NEDERL. AUTOMOBIEL CLUB

De eerste naam (vet gedrukt) is die van de kandidaat, de tweede die van de voorsteller. Voorgesteld voor de tweede maal: (Zie het vorig nummer van „De Auto" waarin deze kandidaten-leden voor de eerste maal werden voorgesteld).

KANDIDAAT-LEDEN

Voorgesteld voor de eerste maal:

J. F. H. Baggerman, Rotterdam-N 2, P. G. de Lint, Rotterdam-N.; **J. A. A. Burger,** Beverwijk, Secr.-Penn. q.q.; **H. J. Caris,** Maasniel, M. J. Verheyden, Roermond; **J. Does,** Zaandam, K. Hart, Krommenie; **Mej. D. J. Frick,** 's-Gravenhage, Mej. G. Neumann, Rotterdam; **C. A. van der Haven,** 's-Gravenhage, Secr.-Penn. q.q.; **S. R. de Kadt,** Amsterdam, Secr.-Penn. q.q.; **W. K. Kertzman,** Karachi 3, Saddar, Pakistan, A. B. Engelen, Weesp; **Mevr. E. C. Levenbach,** Amsterdam, C. van Emde de Boas, Amsterdam; **M. Mentz,** Sungei Gerong-Palembang-Ind., Secr.-Penn. q.q.; **Drs. S. Michael,** Leidschendam (Post Voorburg), C. Sollart, Rotterdam; **W. R. Muller,** Surabaia-Ind., Mr. J. W. G. van Rosmalen, Wonokromo; **R. de Puy,** Oranjestad, Aruba-N.A., Secr.-Penn. q.q.; **H. E. van Ravenswaay,** Diemen, H. G. Weve, Amsterdam-Z. II; **J. H. Sikkink,** Doetinchem, T. J. J. Jansen Venneboer, Doetinchem; **S. H. Smit,** 's-Gravenhage, J. Rosier, Rijswijk-Z.H.; **F. W. Stones,** 's-Gravenhage, R. A. King, 's-Gravenhage; **Eugene O'Sullivan,** Soesterberg, W. L. Poll, Hilversum; **W. A. Verdoorn,** Bussum, Secr.-Penn. q.q.; **G. Verschoor,** 's-Gravenhage, W. Verschoor, 's-Gravenhage; **R. C. Walker,** Wassenaar, G. H. Thomas, Wassenaar.

Kleine Annonces

Deze rubriek is uitsluitend bestemd voor annonces van Vraag en Aanbod (Koop en Verkoop van 2e hands automobielen, banden, enz. en Aanvragen en Aanbiedingen van Personeel). De prijs der annonces voor Koop en Verkoop is 85 ct. per regel, voor die van personeelsaanbiedingen en -aanvragen *f* 0,55 per regel. Ter vereenvoudiging onzer administratie wordt men verzocht bij de opgave tot plaatsing tevens het daarvoor verschuldigde bedrag te voldoen.
Een regel telt pl.m. 32 lettertekens. Minimum grootte 5 regels. Voor annonces, waarvan de brieven aan ons bureau moeten worden ingezonden wordt *f* 0,20 porti in rekening gebracht, terwijl voor elke advertentie een bewijsnummer ad *f* 0,40 wordt berekend.

Advertenties voor deze rubriek moeten zaterdags in ons bezit zijn om in het nummer van donderdags daarna te kunnen worden opgenomen.

PERSONEEL AANGEBODEN

JONGEMAN 26 jaar, ongehuwd, in bezit van diploma Ambachtsschool, I.V.A. Driebergen, middenstands- en Patroonsdiploma wenst van betrekking te veranderen. Binnen- en buitenlandse ervaring op automobieltechnisch gebied. Brieven onder no. A 2486 aan De Auto, Haarlem.

PERSONEEL GEVRAAGD

Gevraagd voor spoedige indiensttreding een ERVAREN AUTOMOBIELVERKOPER, leeftijd 28—35 jaar. Eigenhandig geschreven brieven te richten aan: Fa. J. B. Borghuis & Co., Renault-Dealers voor geheel Oost-Gelderland, Grutstraat 13-15, Doetinchem.

Gevraagd op buitenpl. oosten des lands ECHTPAAR, man: chauffeur-huisknecht; vrouw: werk, linnen, moet kunnen koken. Gevorderde leeftijd geen bezwaar. Prima referenties. Br. onder no. A 2485 aan De Auto, Haarlem.

GEVRAAGD

Gevraagd een vier-persoons CARAVAN. Brieven met uitvoerige beschrijving, prijsopgave enz. onder no. A 2484 aan De Auto, Haarlem.

MERCEDES GEVRAAGD, niet ouder dan '57, à contant zonder inruil, liefst 190, eventueel ook 219 of 220S, moet zeer weinig gelopen hebben. Prijs, kleur enz. H. J. Tielemans, Hoensbroek, Amstenraderweg 29.

TE KOOP GEVRAAGD: tweedehands VOLKSWAGEN, luxe uitv. met schuifdak, niet ouder dan 1955 (uitv. motor met dubbele uitlaat) mag max. ca. 50.000 km hebben gelopen. Van particulier (eerste eig.) aan particulier. Kleur: grijs of zw. Br. onder no. A 2483 aan „De Auto", Haarlem.

AANGEBODEN

Door omstandigheden bied ik te koop aan mijn prachtige FIAT 1900, bouwjaar 1954. Zowel in- als uitwendig als nieuw. Mechanisch prima! Met vloeistofkoppeling, harmonicadak, radio, kachel, lampen etc. Alles in uitstekende staat. Prijs *f* 4000,—. Br. onder no. A 2478 aan De Auto, Haarlem.

Te koop aangeboden van 1e eigenaar CHEVROLET BEL AIR SPORT COUPÉ 1957, 6-cil. synchromesh, kleur zwart. 18.000 km gelopen. Te bevragen K 2510-3223 resp. 3446.

STUDEBAKER CHAMPION 1957, 4-deurs, sedan met lederbekl. en overdrive, Demonstr. wagen, spec. prijs. Brieven onder nr. A 2476 aan De Auto, Haarlem.

Automobiles CITROËN N.V., Stadionplein 26-30, tel. 790222, biedt te koop aan ONDER GARANTIE OCCASIONS en DEMONSTRATIEWAGENS CITROËN 2 CV, PANHARD, DS 19. Na 6 uur tel. 734923.

Te koop: enkele kapitale merk

Brandkasten

Prijzen zeer billijk. Br. onder no. A 2480 aan De Auto, Haarlem.

Wegens sterfgeval:

Prachtige Buick special Dynaflow

laatst 1955 met schuifdak, kleur zwart, banden met witte zijvlakken, slechts 55.000 km gelopen, werkelijk in staat van nieuw, volle garantie.
Brieven onder no. A 2481 aan De Auto, Haarlem.



Alle merken
NIEUWE AUTO'S
250 OCCASIONS
- **Inruil**
- **Inkoop**
- **Schriftelijke garantie**
- **Financiering mogelijk**

***voor verlofgangers een speciale verhuurregeling**

IMP. voor NEDERLAND van LANCIA-AUTOMOBIELEN
OFF. DEALER: D.K.W. MERCEDES-BENZ RILEY WOLSELEY

Volvo '56
3 Volkswagen '55-'57
Velam Isetta scootmob. '57
Vauxhall Cresta '56
2 Triumph Sport '54-'56
Studebaker Commander '53
2 Studebaker Vanguard '53
Sunbeam Talbot '52
Rover '54
4 Renault '55-'56
7 Renault Dauphine '56-'57
3 Pontiac '53-'54
Pontiac cabr. '53
2 Plymouth Savoy '53-'54
11 Peugeot '53-'54-'55-'56-'57
2 Opel Rekord cabr. '56
7 Opel Rekord '56-'57
Opel Olympia '56
5 Opel Kapitän '52-'53-'55-'56
Oldsmobile '56
Oldsmobile cabr. '53
Morris Minor '57

M.G. „A" '56
Metropolitan 1500 '57
2 Mercury sedan '54-'55
Mercury cabr. '56
Mercedes 220A cabr. '52
Mercedes 190SL '56
Lancia Aurelia '52
2 Lancia Aurelia cabr. '55-'56
4 Jaguar VII '53-'54
Jaguar XK120 '53
7 Ford Versailles '55-'56
3 Ford Zephyr '52-'54-'55
Ford Zephyr cabr. '54
Ford Anglia '57
2 Ford Taunus '53-'56
Ford Prefect '55
Ford Crestline '54
Ford Crestline cabr. '54
4 Ford Consul '54-'55-'57
9 Ford Customline '53-'54-'55-'56
6 Fiat '51-'52-'53-'55-'56-'57
Dodge Coronet '52

Dodge Kingsway '55
2 DKW F94 '56
Citroën 2CV '56
2 Citroën 11 '53
Chevrolet cabr. '55
8 Chevrolet '53-'54-'55-'56
Chevrolet Corvette '57
3 Buick '51-'53-'54
6 Borgward Isab. '54-'55-'56-'57
3 Austin '52
3 Austin Healey '54-'56
2 Austin Cambr. '55-'57
4 Chevrolet bestel '56-'57
Commer gesl. bestel '55
5 DKW bestel '52-'54-'55-'56
Fiat Multipla '56
Fiat 1100 stationcar '55
2 Ford stationcar '56-'57
Goliath gesl. bestel '54
Hillman Minx Combi '56
Lloyd gesl. bestel '54
Opel Caravan '56

MAREL'S autobedrijf n.v. „Den Deyl" Wassenaar
Tel. 2545 (01751)

Autobedrijf „MASCOT"

Eig. L. Lavies - Rijksstraatweg 441-447 - Den Deyl
Wassenaar - Tel. 01751-5171

biedt aan tegen scherp concurrerende prijzen:

FORD CONSUL 1700, praktisch nieuw, 1957.
MORRIS MINOR met verwarming, 27.000 km gelopen, 1956
DKW 3-6 Sedan (4-deurs) met verwarming, slechts 16.000 km gelopen, 1956.
VOLKSWAGEN DE LUXE, met verwarming en div. accessoires, praktisch nieuw, 1956.
VOLKSWAGEN STANDARD, met radio, verwarming en bekledingshoezen, 1956.
CHEVROLET BEL-AIR, Sportcoupé, met orig. radio en verwarming, 1955
FORD TAUNUS 12 MX met open dak en verwarming, 1955.
DKW 3—6 met verwarming en lederen bekleding, 2 kleurig, 1955.
FORD CRESTLINE Sunliner convertible, radio en verwarming, 1954
PEUGEOT 203 met schuifdak en verwarming, 1954.
OPEL REKORD met verwarming, 1954.
OPEL KAPITÄN met verwarming, 1953.

Verkoop met volledige garantie
Inkoop - Financiering - Inruil
Modern Service-Station en reparatieinrichting
ERKEND BOVAG-BEDRIJF

N.V. AUTOMOBIELBEDRIJF

splendid cars



Bos en Lommerweg 379-381
Amsterdam-W. Tel. K 20-122186

ALFA ROMEO Giulletta, 1956
PACKARD Patrician, 1955
PEUGEOT Type 203, 1956
FIAT 1100 stationcar, 1956
FIAT 600 Multipla, 1956
OPEL Car-A-Van, 1955
OPEL REKORD, 1955
OPEL KAPITAN, 1953
FORD CONSUL, 1954
FORD TAUNUS 12 M, 1955
FORD CUSTOM cabriolet, 1954
en nog vele andere wagens.

INRUILEN — SCHRIFTELIJKE GARANTIE
EIGEN FINANCIERING

HOUSE OF Safe cars

Directie: W. Poldervaart—H. Pieterse
Gevers Deynootweg 57 d — Scheveningen — Tel. 559245

Dagelijks geopend van 9—23 uur, ook zondags.

1957 Ford Anglia 2-deurs met verwarming
1956 Opel Kapitän 4-deurs met radio en verwarming
Renault Dauphine 4-deurs met verwarming
Renault 4 de Luxe met schuifdak en verwarming
Opel Rekord 2-deurs met verwarming
Fiat 600 2-deurs met verwarming
Ford New Anglia 2-deurs met verwarming
DKW Hardtop 2-deurs met verwarming
1955 Morris Minor 2-deurs met verwarming
Ford Taunus 12 M 2-deurs met verwarming
Opel Rekord 2-deurs met verwarming
Morris Oxford 4-deurs met verwarming
Opel Kapitän 4-deurs met verwarming
Opel Caravan stationcar met radio
Borgward Isabella 2-deurs met schuifdak en verwarming
Ford New Anglia 2-deurs met verwarming
Ford Taunus bestelauto 15 m met verwarming
1954 Volkswagen de Luxe
Morris Minor 4-deurs met verwarming
Ford Consul 4-deurs met verwarming

Bovenstaande automobielen verkeren in- en uitwendig in prima staat en worden verkocht met

3 maanden volledige garantie van voor- tot achterbumper.

Financiering ook alleen met W.A.-verzekering

N.V. AUTOMOBIELMIJ.

Den Haag
Kon. Sophiestraat 35
Tel. 859409



Leidschendam
St. Bonifaciusstr. 5-13
Tel. K 1761-2373

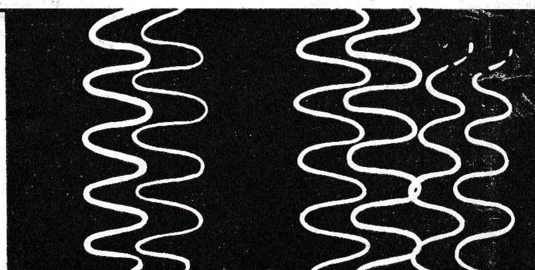
Peugeot



203 en 403 Sedans 4 tot 8 Pers.
Stationcars en Bestel.
Uit voorraad leverbaar.
Vrij te bezichtigen.
Afd: Gebruikte Peugeot auto's
203 en 403.
Permanent alle typen vanaf 1952 Sedans-Stationcars en Bestelwagens in voorraad.
Met volledige dealersgarantie.
Prospectus en prijzen op aanvraag.

Dealer voor Den Haag en **Omstreken.**

Originele
LANCIA - HUDSON - NASH - RAMBLER
onderdelen. Verzending door geheel Nederland.
HUDSON - NASH - RAMBLER DEALER
Import MAG Lage druk compressors voor meer motorvermogen. **Spuiterij - Beklederij en schadeherstellingen**



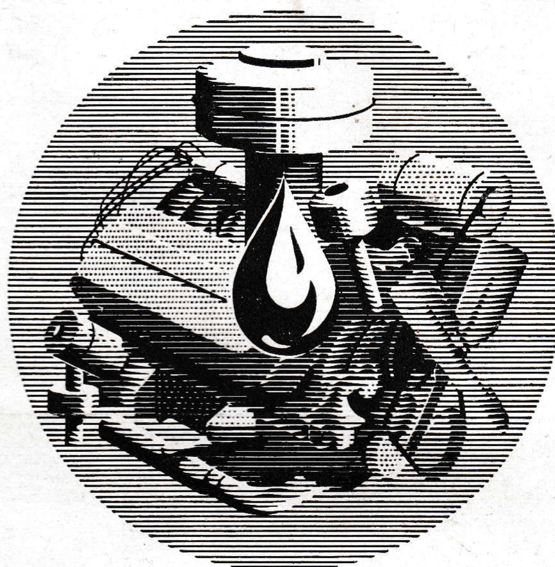




In Uw auto heerst een temperatuur van

1500°C

In de motor treden krachten op, waarvan de man achter het stuur zich zelden rekenschap geeft.
Bij een snelheid van 100 km per uur gaan de zuigers iedere minuut 3000 à 4000 maal op en neer. In de verbrandingskamers worden daarbij temperaturen ontwikkeld tot 1500° C, die uiteraard de metaaldelen ook niet koud laten.
Een miniem oliehuidje, van minder dan 6/100 mm dikte, moet de zuigers en de zuigervoeringen beschermen. Dat oliehuidje moet die razendsnelle beweging en een enorme hitte weerstaan, uren lang.
Deze extra zwaar belaste punten in de motor hebben extra bescherming nodig. Die extra bescherming biedt u ESSO EXTRA MOTOR OIL (in het gouden blik).



Perfecte smering bij alle bedrijfstemperaturen
want Esso Extra Motor Oil reageert in de nog koude motor als een dunne olie, bij hogere motortemperaturen als een dikkere olie.

ESSO EXTRA MOTOR OIL

VOOR EXTRA BESCHERMING

Een complete set van twee multigrade motoroliën
10 W - 20 W - 30
20 W - 30 - 40



Ongekende slijtageweerstand

Reinigend vermogen
Uitgebalanceerde „dopes" geven aan Esso Extra Motor Oil deze bijzondere „motorsparende" kwaliteiten.

MET ESSO BENT U BETER UIT!

DRUK BOOM-RUYGROK N.V. - HAARLEM